ROMA - ANNO I - 30 DICEMBRE 1939 - XVIII
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

# CRONACHE DELLA GUERRA

N. 11
UNA LIRA

ATTREZZATURA MILITARE ITALIANA:
CAVALLI ALL'ABBEVERATA

TUMMINELLI E C. - EDITORI

ANNO I N. 11 - 30 DICEMBRE 1939 - XVIII

# CRONACHE DELLA GUERRA

## SOMMARIO DEL N. 11

* * * America, Belgio e Olanda 243

*NEMO*
Ipotesi di guerra nel prossimo Oriente - Turchia e gruppo di Saadabad . . . . . . . . . 245

*ERNESTO CIURLO*
Bilancio della guerra di corsa . 249

*ROBERTO SANDIFORD*
Blocco navale e blocco economico . . . . . . . . . . . 254

*VINCENZO LIOY*
La caccia nei cieli d'occidente (II) 256

*AMEDEO TOSTI*
Le operazioni militari in Finlandia - I russi battuti e respinti in tutti i settori . . . . . . . 260

Calendario degli avvenimenti . 262

*2 tavole dimostrative: Il funzionamento di un siluro - L'attrezzatura di un sommergibile posamine - 2 tavole a colori: La Turchia sulla via delle comunicazioni fra Occidente ed Oriente - Le linee germaniche di approvvigionamento e il tentativo inglese di blocco - Altre cartine dimostrative: La distribuzione della luce in Finlandia secondo le diverse ore del giorno - La Turchia e la sua posizione geografica rispetto all'Europa e all'Asia - Diagramma delle incursioni e dei combattimenti aerei delle ultime settimane - 25 fotografie di personaggi, di avvenimenti, di mezzi di guerra*

*PUBBLICAZIONE SETTIMANALE DI 16-24 PAGINE IN ROTOCALCO*

Contiene la cronaca politica, diplomatica, militare, economica della guerra che si sta combattendo, raccontata da scrittori specialisti in ogni materia.

Costituirà un primo racconto cronologico e storico degli avvenimenti che si svolgono oggi nel mondo, così da darne un quadro organico, documentato e completo.

Illustrazioni, fotografie, carte geografiche e topografiche, e cartine dimostrative in ogni numero

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
Roma - Città Universitaria - Tel. 40607

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, num. 14

ABBONAMENTI
Abbonamento annuale: Italia e Colonie L. 45
Abbonamento semestr.: Italia e Colonie L. 24
Abbonamento annuale: Estero . . . L. 130
Abbonamento semestr.: Estero . . . L. 70

Per abbonarsi inviare vaglia o assegni all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

*Esce ogni sabato in tutta Italia*
*COSTA LIRE UNA*

TUMMINELLI & C. EDITORI
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

Una visita dell'intendente generale Hühnlein e dell'ispettore generale Dott. Todt, costruttore della linea Sigfrido ai nuovi apprestamenti difensivi del "Vallo d'occidente" — (Foto R. D. V.)

# AMERICA, BELGIO E OLANDA

**La nota delle ventuno Repubbliche americane ai belligeranti - Prevalenza della volontà degli Stati Uniti. I possedimenti coloniali - Una presa di posizione del Belgio - Una dichiarazione del ministro degli esteri dell' Olanda**

Le ventuno Repubbliche americane, che alla fine del settembre scorso avevano sottoscritto quella cosidetta dichiarazione di Panama che aveva istituito una fascia di sicurezza neutrale intorno alle coste Oceaniche del Continente americano molto più vasta delle regolamentari tre miglia, sono state logicamente costrette a prender posizione di fronte alla violazione del loro convenuto, rappresentata dallo scontro della corazzata tascabile tedesca *Graf Spee* con tre unità della flotta britannica, alla foce del Rio de la Plata.

La nota concertata dalle ventuno repubbliche è stata pubblicata il 23 dicembre simultaneamente in tutte le ventuno capitali, ed è stata contemporaneamente rimessa ai rappresentanti dell'Inghilterra, della Francia e della Germania. In essa, le ventuno Repubbliche firmatarie della dichiarazione hanno fatto sapere che d'ora innanzi le navi dei belligeranti, che compiranno atti di guerra entro la zona di sicurezza, non potranno ottenere, nei porti americani, nè rifornimenti nè tanto meno riparazioni dei danni subiti.

Si può rilevare che tale nota rappresenta un passo avanti nella realizzazione di quel piano di unificazione della politica estera del Continente americano, sotto la guida più o meno aperta degli Stati Uniti, che un secolo fa preciso prendeva nome dal quinto Presidente della Federazione Nord americana, Monroe, e che si è poi venuta mano mano acconciando in maniera duttile e pronta alle esigenze variabili del momento. Questa politica di unificazione, nettamente battuta alla Conferenza di Buenos Aires del 1936, con la quale Roosevelt concludeva il suo viaggio nell'America latina, e di nuovo neutralizzata alla Conferenza di Lima del dicembre del 1938 dalla energica opposizione dell'Argentina, riportava il suo primo vero successo alla Conferenza di Panama del settembre scorso, sotto la pressione delle circostanze internazionali e della guerra scoppiata in Europa.

La misura di gran lunga importante votata dalla Conferenza fu appunto la creazione della grande zona neutra di trecento miglia tutt'intorno al Continente americano. Si è trattato di una vera e propria novità nel diritto internazionale, instaurata in virtù di dichiarazioni unilaterali, il cui valore giuridico non poteva non suscitare dubbi e discussioni. In pratica, la dichiarazione di Panama contemplava esplicitamente una vera e propria collaborazione panamericana. A tal fine gli Stati Uniti mettevano la loro flotta di guerra a disposizione degli altri Stati del Continente americano.

Il generale Thornell, capo supremo delle forze armate svedesi. (Pubblifoto)

Quella « alleanza per la difesa della neutralità americana » che era stata ventilata a Lima e che l'Argentina aveva colà vittoriosamente respinto, risorgeva e trionfava in qualche modo a Panama. Non del tutto però. Anche a Panama, tre mesi fa, gli Stati Uniti dovettero cedere alle richieste dell'Argentina, fiancheggiata dall'Uruguay e dal Cile, su due importanti questioni: quella dei sottomarini degli Stati belligeranti e quella del blocco. Sul primo punto gli Stati Uniti avrebbero voluto che fosse stato vietato l'ingresso nei porti americani ai sottomarini degli Stati belligeranti. Secondo l'Argentina, invece, tale proibizione avrebbe rappresentato un pregiudizio sensibile per la Germania e, in certo modo, una violazione della neutralità. Ne seguì che ciascuno Stato, pure avendo accettato la determinazione della fascia di sicurezza, ritornò da Panama col diritto di comportarsi liberamente di fronte a sottomarini che circolassero nei limiti delle sue acque territoriali. Non diversamente la questione delle merci da comprendere nel blocco; Argentina, Uruguay e Cile sostennero vittoriosamente l'assoluta libertà di commercio per le derrate alimentari e per quelle materie prime che non vengono utilizzate in tempo di guerra ai fini della guerra.

Se il testo sommario e generico della nota del 23 dicembre, pubblicato dalla stampa della nota dei ventuno Stati americani, non ci inganna, verrebbe fatto di pensare che gli scrupoli che a Panama avevano suggerito all'Argentina le riserve circa i sottomarini naviganti nelle acque territoriali dei singoli Stati, siano state, oramai, del tutto superate. L'Argen-

**Un nuovo impiego del periscopio nella difesa antiarea per segnalare dai ricoveri la presenza e la posizione dei velivoli avversari.** (Pubblifoto)

**La consuetudine natalizia al fronte. Raccolta di alberi per i mobilitati e per le loro famiglie.** (Foto R. D. V.)

tina, infatti, aveva temuto, allora, di adottare decisioni che potessero costituire un pregiudizio sensibile per una delle parti belligeranti e, precisamente, per la Germania. Questa volta, essendo la Germania l'unica parte belligerante che non ha possessi coloniali nell'Atlantico e nel Pacifico, è essa sola che risentirà le conseguenze contenute nel divieto di prestare assistenza a qualsiasi nave belligerante, che, avendo compiuto atti di guerra entro la zona di sicurezza, abbia bisogno di riparare i danni subiti.

Come si ricorderà la decisione di Panama di estendere la fascia delle acque territoriali provocò rimostranze da parte dell'Inghilterra e della Francia, belligeranti, e dell'Olanda neutrale. Ancora una volta si stabiliva un punto di incontro. Non è la stessa circostanza che rende anche nei mari europei così complesso lo svolgersi del conflitto e così sensibili le sue ripercussioni diplomatiche?

Sono di pochi giorni or sono le dichiarazioni del governo olandese e del Ministro degli Esteri belga sulla politica dei due paesi neutrali nord-europei. Il Ministro olandese De Geer ha vigorosamente insistito sull'incidente di Venlo, rilevando la violazione di neutralità compiuta dalla Germania ed informando che il governo olandese, dopo avere protestato a Berlino, attende di ricevere piena soddisfazione per un atto che viola il territorio neutro. L'Aja, secondo le dichiarazioni del ministro De Geer, ha chiesto che il governo tedesco restituisca l'autista rapito e la salma dell'ufficiale olandese ucciso.

Dal canto suo il ministro degli Esteri belga Spaak ha riaffermato la neutralità del Belgio, precisando che il paese resterà neutrale « fino a quando la sua indipendenza ed i suoi interessi vitali non saranno minacciati ». Il discorso del ministro Spaak è venuto ad integrare il rapporto della Commissione degli Affari Esteri del Parlamento belga dove sono riaffermati vigorosamente i capisaldi della politica estera del Belgio. Il Carton de Wiart, relatore della Commissione parlamentare, ha non diversamente dal Ministro, insistito sul fatto che l'atteggiamento di neutralità non deve essere considerato come un atteggiamento di indifferenza di fronte agli avvenimenti internazionali.

Scendendo al concreto la relazione del Carton de Wiart dichiara esplicitamente che le condizioni nelle quali il Belgio riprese la sua indipendenza in materia di politica estera, sarebbero sostanzialmente modificate in caso di una aggressione contro l'Olanda.

Questa rappresenta, dunque, uno di quegli « interessi vitali », che non possono lasciare indifferente il Belgio, di cui ha parlato il Ministro Spaak? C'è qui un problema assai delicato. I due Stati non sono uniti da patti di mutua assistenza automatica. Praticano però una politica, non solo di stretta amicizia, ma di concreta intesa. Se ne è avuta una prova palese nelle iniziative di pace concretate fra i Sovrani dei due paesi, iniziative le quali — come si insiste a precisare — non avevano un carattere di *mediazione* fra i belligeranti, ma si presentavano semplicemente come un'offerta di *buoni uffici*. Comunque, le iniziative belga-olandesi rivelano il proposito concorde di due Sovrani, che esprime la solidarietà efficace e positiva, dei rispettivi paesi.

Simile solidarietà pone sul tappeto una serie complessa di quesiti. Questo ad esempio: una invasione dei Paesi Bassi minaccerebbe la indipendenza belga alla stessa maniera in cui un'invasione del Belgio può rappresentare minaccia per l'indipendenza olandese? L'esperienza del 1914 starebbe a dimostrare che l'invasione del Belgio può lasciare immutata la situazione dell'Olanda. Invece, per quanto riguarda una eventuale azione contro l'Olanda, si è inclini a pensare che tale eventualità finirebbe per avere gravi riflessi sul mantenimento della indipendenza del Belgio.

Altro problema. In caso di minaccia portata da uno dei belligeranti alla indipendenza dei due paesi, avrebbero questi il diritto di chiedere aiuto all'altro belligerante? Per ora, ci si limita, fra Bruxelles e l'Aja, a discutere intorno alla diretta assistenza reciproca nel caso in cui uno dei due paesi neutrali fosse minacciato. Il ministro Spaak ha dichiarato che sarebbe « imprudente » precisare fin da ora quale possa essere l'atteggiamento del Belgio nel caso di violazione dell'Olanda. Ha però immediatamente soggiunto che un fatto così grave « non lascerebbe indifferente il governo belga ». Il Carton de Wiart, più esplicito, ha scritto nel suo rapporto che « nessuno potrebbe esigere che un'aggressione del genere non sia seguita da un intervento ».

Questo in vista di problematiche minacce alla indipendenza. E per ciò che riguarda la difesa dei comuni interessi economici di fronte alle molteplici iniziative dei belligeranti? Le proposte di costituire leghe di neutri non incontrano favore. Mentre sono in corso negoziati, con l'Inghilterra e la Francia, per attenuare la rigorosità del controllo sulle merci da importare, i due paesi neutrali insistono nel dichiarare che la permanenza dei gravosi ostacoli ai loro commerci non può offrire motivo all'uno o all'altro dei belligeranti per muovere rimproveri non giustificati circa la loro fedeltà alla politica di neutralità. Il Ministro degli Esteri olandese ha voluto pubblicamente proclamare questo principio: « Se uno Stato neutro, dopo avere esauriti i mezzi di cui dispone, non riesce ad impedire ad un belligerante di applicare misure che vanno oltre i limiti dei suoi diritti, ciò non autorizza in alcun modo l'altro belligerante a rimproverare al neutro (forzato a subire tale situazione) di essere stato negligente nella difesa della sua neutralità ».

Sulla base di tale presupposto, l'Olanda ed il Belgio respingono le rampogne dei belligeranti.

***

La situazione dei vari paesi sulla via dell'Oriente rispetto allo sbarramento turco.

## IPOTESI DI GUERRA NEL PROSSIMO ORIENTE

# TURCHIA E GRUPPO DI SAADABAD

Benchè da Kabul, capitale dell'Afgauistan, si smentisca la notizia di una mobilitazione generale, e da fonte autorizzata turca si escluda che il viaggio del presidente Ismet Inonu alla zona fortificata di Erzurum abbia finalità dimostrative contro qualsiasi progetto espansionistico russo diretto contro le zone meridionali dell'Oriente vicino, ad accreditare le voci di una minaccia che greverebbe sul mondo orientale si evocano da una parte, la vecchia intenzione germanica di tagliare alla Gran Bretagna la via terrestre per le Indie, e, dall'altra, la necessità, per la Russia e la Germania, di assicurarsi le più importanti fonti di petrolio esistenti al mondo, come immediato, ma non definitivo, episodio di quella lotta per il carburante che, secondo una recente letteratura, sarebbe alla base di ogni politica egemonica del nostro tempo.

Non può negarsi che, per lo meno, un certo fondamento logico convalida la concezione di un simile antagonismo fra nazioni. E' indubitabile, cioè, che l'Inghilterra abbia uno dei punti nevralgici del sistema delle sue comunicazioni, proprio nella zona di passaggio fra Occidente ed Oriente, e che, una volta interrotto il sistema stesso, il dominio sull'India sarebbe messo in pericolo, anche se il cammino marittimo può, in certo modo, sostituire e compensare quello terrestre. Ma, anzitutto, l'India non è, nella sua immensa estensione, raggiungibile tutta per mare, e, d'altra parte, bisogna tener conto che, dopo il 1918, non sono più le ferrovie e le linee mercantili marittime, che costituiscono da sole il sistema delle comunicazioni, perchè anche il traffico aereo richiede le sue basi e cieli amici da sorvolare. L'interesse inglese a mantenere, quindi, intatto il suo prestigio su quella zona di territorio, che comincia nel Mar di Levante e si spinge oltre l'Arabia, nel Golfo Persico, fino a raggiungere il mare Arabico e più oltre l'Oceano Indiano; è perciò evidente, oltre tutto, l'Oriente vicino e lontano, costituiscono mercati di cui il mondo occidentale non può non tener conto, e la famosa ferrovia di Bagdad, che fu forse l'aspirazione più costante della politica del Kaiser tedesco, quella ferrovia che avrebbe dovuto traversare da Occidente ad Oriente tutta la Siria e l'Irak per portarsi al sud nel Golfo Persico, a Bassora, sarebbe stato indubbiamente un ottimo tramite di quel commercio, oltre che un efficacissimo veicolo per il prestigio tedesco.

Ma queste sono storie di altri tempi. La questione del possesso di zone petrolifere di enorme produttività è invece imminente, imposta dalle difficoltà tedesco-russe di procurarsi carburante nelle quantità richieste dall'enorme consumo di eserciti moderni motorizzati, e, d'altra parte, può essere una tentatrice occasione il poter togliere all'Inghilterra questa fonte di approvvigionamenti. Senza contare che la possibilità russa di spingersi oltre i territori dell'Afganistan e dell'Iran, verso l'India, da una parte, condurrebbe alla possibilità di esercitare una azione di proselitismo politico sull'India nella cui zona settentrionale sono precisamente quelle tribù ribelli che più filo dà torcere hanno dato alla Gran Bretagna, e, dall'altra, darebbe alla Russia la possibilità di cercare altre vie di contatto, con quella Cina, che già ormai da almeno un quindicennio costituisce, per il Kremlino, la terra promessa, in cui meglio dovrebbero attecchire e svilupparsi le ideologie e gli istituti bolscevichi.

Il timore, quindi, di un'azione russa, in funzione di un piano concordato con la Germania, trova in tutto ciò una spiegazione. Mà vi è qualche cosa di più concreto ed immediato. Risorge, nel rinato imperialismo russo, il problema degli Stretti, il problema cioè di un diretto dominio su quelle vie d'acqua che, dal Mediterraneo, portano nel Mar di Marmara, e che, dal Mar di Marmara, portano nel Mar Nero, sorvegliate, su ambedue le coste, dal dominio turco sui territori, tanto più che gli ultimi orientamenti della politica turca, in quanto associano il governo di Ankara alla difesa delle posizioni rumene nei Balcani e, d'altra parte, basano questa difesa su di un intervento delle flotte anglo francesi nel Mar Nero, non mancano di destare una certa diffidenza presso i dirigenti di Mosca, in quanto la funzione, prospettata inizialmente a fini difensivi di uno *statu quo* balcanico, potrebbe svolgersi domani anche contro la Russia, se le circostanze, e la stessa applicazione dell'accordo di Ankara che ha legato la Turchia alla Francia e all'Inghilterra, lo richiedessero.

Nascono da questa situazione preoccupazioni di varia natura, e i paesi interessati del prossimo Oriente, si prospettano l'evenienza che, una volta superato e regolato l'episodio finlandese, il Kremlino non abbia a rivolgersi ai Balcani e alla Turchia. Il Commissario Molotoff, si dice, secondo un metodo ormai noto, potrebbe avanzare anche al governo turco categoriche proposte di un patto di amicizia, accompagnate da una serie di richieste di carattere politico e militare, sul genere di quelle rivolte ai paesi Baltici; richieste che, sotto veste di una più efficente difesa della neutralità e della integrità territoriale turca, tenderebbero ad assicurare alla Russia basi navali ed aeree sugli Stretti, in modo che le chiavi di essi cessino di rimanere nelle sole mani turche, per passare come dominio comune anche in mani russe. Similmente, si crede sarebbe per l'Iran. In questo caso le richieste, oltre che di carattere strategico, sarebbero di carattere commerciale e, come si è ormai già sperimentato, qualora le richieste fossero respinte, il governo di Mosca non esiterebbe a ricorrere a misure di aggressione, col programma, in altri casi enunciato in forma comminatoria dal Kremlino, di « distruzione totale in caso di resistenza ».

* * *

Si tratta di esporre, ora, come questo piano possa essere effettuato e, prima ancora di ogni

considerazione militare, gioverà rendersi conto degli accordi diplomatici, in base ai quali è venuto a costituirsi il raggruppamento di forze della resistenza.

Anche in ordine di tempo, il primo di questi accordi è il famoso patto di Saadabad, dalla località in cui fu stipulato. Per una strana fatalità, qualora se ne considerino gli ulteriori sviluppi, questo patto, che associava in una comune intesa difensiva di carattere anche militare Turchia, Irak, Iran e Afganistan, fu concluso sotto l'egida della Russia, e, parafato a Ginevra nel 1935, doveva essere subito dopo firmato ad Ankara. La cronaca dell'epoca informa che l'ambasciatore d'Inghilterra invitò, proprio in quei giorni, ad un tè, i colleghi che rappresentavano in Turchia i vari contraenti, e per un pezzo del patto non si parlò più. Che cosa era mai avvenuto?

In quel tempo l'Iran, che portava ancora il vecchio nome di Persia, e l'Afganistan avevano alcune questioni di confine da regolare lungo il sinuoso corso dell'Eufrate. Fu questa questione che, in una riconsiderazione della situazione, ritardò l'accordo, o furono, invece, i buoni uffici dell'Inghilterra, attraverso i quali un accomodamento si verificò che fece considerare inutile e pericoloso legarsi troppo alla volontà russa? Sta di fatto che l'accordo venne di nuovo a galla, questa volta come accordo di Saadabad, soltanto nel 1937, sotto l'egida inglese e con carattere di mutua assistenza, ma in realtà in funzione antirussa, nonostante le reiterate assicurazioni, da parte turca, di una indefettibile solidarietà col governo di Mosca.

Fra le potenze contraenti, soltanto l'Irak non confina direttamente con la Russia, poichè Turchia ed Iran hanno in comune la frontiera europea del Caucaso, ed Iran ed Afganistan sono a contatto con la Russia sulla frontiera asiatica ad oriente del Caspio. Nell'insieme costituiscono una specie di sbarramento, appoggiato per di più sulla Siria, la Palestina, l'Heggiaz, il regno arabo di Ibn Saud, tutti paesi amici e sotto controllo franco-inglese, quale può far comodo alle potenze occidentali ed in specie alla Gran Bretagna. Ma ecco che la Turchia ha aggiunto, all'accordo di Saadabad, il Patto di Ankara, firmato il 19 ottobre di quest'anno, in circostanze che tutti ricordano. Di questo nuovo protocollo, che in definitiva costituisce una vera e propria alleanza difensiva con precisi impegni ed una casistica determinata, rispetto alle circostanze della sua applicazione, un solo articolo può riferirsi di riflesso anche alle nazioni contraenti del patto di Saadabad, e precisamente quello in cui si afferma che consultazioni, in vista di un intervento, debbano aver luogo, se le ostilità, contro una qualsiasi altra nazione, possano costituir minaccia contro la sicurezza di uno dei contraenti. Si tratta della tanto discussa minaccia indiretta, ed è ben chiaro che un attacco contro una qualunque delle nazioni collegate al patto di Saadabad, sarebbe invocato senz'altro dalla Turchia per sollecitare un intervento anglo-francese, mentre, d'altra parte, ai due paesi non sembrerebbe vero di poter estendere la guerra, portando una minaccia indiretta sul fianco tedesco, o una minaccia diretta sul fianco russo.

Quel che ostacola, tuttavia, l'applicazione pura e semplice del patto, è l'amicizia che i turchi dichiarano di nutrire ancora per la Russia, e, d'altra parte, il ritegno che le nazioni occidentali hanno di rompere i rapporti con Mosca, in quanto si ostinano a considerare la Russia come un nemico potenziale della Germania, un alleato temporaneo, che, per il momento, ha tolto alla Germania tanta parte del suo bottino e, con l'azione svolta tanto nei paesi Baltici quanto nei Balcani, è valso ad infrenarne lo slancio di conquista.

Sono caratteristiche, rispetto alla posizione della Turchia nei confronti della Russia, alcune dichiarazioni del Ministro degli esteri Saragioglu. Ad un giornalista che lo visitava, egli ha di recente dichiarato: «Il pericolo sovietico per noi non esiste, poichè il governo di Mosca sa che, posti a guardia degli Stretti, possediamo il controllo dei più importanti passaggi del Mar Nero, e sa anche che noi siamo perfettamente in grado, in ottemperanza alla tradizionale amicizia, di assicurare da soli il controllo degli Stretti. Questa posizione di privilegio ci fu riconosciuta a Montreux nel 1936. Francia e Inghilterra avendo adottato il punto di vista turco, e nulla quindi deve considerarsi mutato nella nostra politica riguardo alla Russia col patto di Ankara». Si sa, peraltro, quanto valgano dichiarazioni del genere. Chi di recente è tornato dalla Turchia può riferire che nel paese è assai viva la pregiudiziale antibolscevica, e che anzi l'Italia ha, in questi ultimi tempi, acquistato grandi simpatie, proprio per il suo atteggiamento avverso ad ogni azione di Mosca nei Balcani, in quanto si ritiene che questo atteggiamento costituisca una difesa per la stessa Turchia.

* * *

Ma ecco che, a questo punto, diventa opportuno l'esame della situazione militare, in rapporto proprio alle intese di Saadabad. La preoccupazione dei turchi, in caso di guerra, potrebbe essere quella che i russi, facendo massa sul Caucaso, possano piombare nelle vallate dell'Armenia, così come avvenne nel 1916, quando gli eserciti dello Zar, solidali allora con la Francia e l'Inghilterra, conquistarono Erzurùm ed Erzinkàn, spingendosi fin nel cuore dell'Anatolia.

La difesa turca, nel caso di un attacco su una zona di confine per la verità non molto estesa, sarebbe portata sullo sbarramento montano del Caucaso che la facilita notevolmente. Si tratta di combattere su un terreno rotto, frastagliato, mancante di strade, dove le comunicazioni e gli approvvigionamenti sono difficili, con scarsi centri abitati e povertà di acque, che, per di più, è difeso, per gran parte dell'anno, dalle nevi e dal gelo. In questa zona, Erzurùm ha conservato la sua funzione di sbarramento contro ogni invasione asiatica, che ebbe fin nei tempi più antichi. A chi provenga dalle displuviale carpatica verso la Russia, la vallata amplissima, aperta verso la pianura armena, appare ad un tratto tagliata da enormi bastioni naturali, sui quali gli uomini hanno scavato le prime opere fortificate

**Durante le grandi manovre dell'esercito turco in Tracia nello scorso settembre: S. A. il principe Daoud della missione militare egiziana ad un piccolo posto e soldati turchi in un osservatorio mascherato.**

**Durante le manovre in Tracia. (In primo piano): Saragiouglu, ministro degli esteri, Refix Saidam, presidente del Consiglio, Ismet Inonu presidente della Repubblica, Generale Voisin addetto militare francese.**

di un sistema, che si estende su tutta una serie di successive catene e speroni, posti dalla natura in senso normale alla possibile direzione di attacco. Dall'una all'altra delle vallate intermedie, e, meglio si potrebbe dire, dall'uno all'altro crepaccio, bisogna quindi arrampicarsi su strade tortuose, battute dalle artiglierie, e che potrebbero essere interrotte facendo saltare le varie opere d'arte, ma l'ostacolo non sarebbe rappresentato soltanto dalla fortezza, poichè l'altopiano di Urmia, quello di Van e lo stesso Arzebagian, che si elevano al disopra dei mille metri e giungono a duemila, ma sono sovrastati da vette che si spingono a cinquemila, battuti come sono dai venti, offrono temperature gelide e sono del tutto inospiti. Una impresa, che volesse effettuarsi di questi giorni, mentre già la neve è alta, sarebbe semplicemente una follia.

Una difesa del proprio territorio, da questa parte, avendo tutte le altre frontiere al sicuro, sarebbe quindi per la Turchia relativamente facile; e, in proposito, si può aggiungere a quanto già è stato scritto in questa rivista sugli effettivi di cui potrebbe disporre la Turchia, che, nel giudizio di un addetto militare straniero, l'esercito turco capace di raggiungere fino a due milioni di uomini, è da considerare un perfetto strumento di difesa. Le recenti manovre, svolte in Tracia, hanno confermato questo giudizio che un altro addetto militare così esprimeva: «Il comportamento dei reparti, la loro disciplina nei ranghi, denotano una eccellente istruzione delle truppe e dei quadri in ogni grado. Forse l'esercito turco manca in certo senso di materiale ultramoderno, ma le armi di cui dispone sono indubbiamente eccellenti, e non si tratterebbe in caso di bisogno che di motorizzarle e meccanizzarle. Le condizioni del terreno, però, non si sa fino a qual punto renderebbero utile la trasformazione. Uno degli elementi di superiorità dell'esercito turco resta, difatti, pur sempre la possibilità di fare a meno di tutto quanto è necessario alla vita di eserciti di altri paesi».

Problemi diversi si porrebbero, però, se una offensiva fosse portata, al di fuori delle frontiere turche, contro uno dei paesi confinanti, se, cioè, una rapida incursione si spingesse attraverso l'Afganistan, nell'Irak, nell'Iran, fino addirittura ai confini dell'India. In questo caso, gli obiettivi raggiunti dall'invasore sarebbero di ordine diverso. In primo luogo, esso procederebbe alla conquista degli importanti bacini petroliferi Mossul-Kirkuk, posti ambedue nel territorio dell'Irak, rendendosi padrone del grande oleodotto che trasporta, con duplice tracciato, la produzione petrolifera verso gli sbocchi nel Mar di Levante di Tripoli e di Caifa. Un giudizio sulla importanza di questi giacimenti è dato da un competente di fama internazionale, quale è il senatore americano Wirt Franklin, il quale ha avuto occasione di dichiarare: «che se i petroli russi e del Venezuela son considerati petroli a buon mercato, il costo di produzione del petrolio dell'Irak può considerarsi del tutto trascurabile». In realtà, i sondaggi finora praticati non offrono che una idea approssimativa delle diecine di milioni di tonnellate che possono essere ricavate dalle trivellazioni di Kirkuk, poichè bastano quindici pozzi ad assicurare la produzione annua di 4 milioni di tonnellate, rappresentanti il limite della capacità di trasporto dell'oleodotto.

Se i russi, i quali peraltro non hanno dato finora l'impressione di possedere l'addestramento necessario, potessero, con un colpo di mano, portare la loro minaccia su questa zona, otterrebbero un risultato notevole, e creerebbero una minaccia contro la stessa Turchia. Ne deriva che i turchi dovrebbero, non soltanto difendere nuove frontiere, ma distogliere probabilmente le loro forze dalla difesa caucasica, e questo è già ragione di preoccupazione, poichè si considera che dall'avventura finlandese non è possibile misurare, svalutandolo, l'effettivo potenziale bellico dell'esercito russo. Nelle algide zone del nord, i circassiani che il Kremlino ha mandato a combattere per evitare che truppe delle regioni fraternizzino con gli elementi locali subiscono quella che si potrebbe dire la paralisi del freddo, e lottano contro gli elementi con mezzi inadeguati, mentre nelle zone meridionali potrebbero operare truppe, di cui la tradizione militare è incontestabile, quali i cosacchi del Don, che per di più opererebbero in ambiente rispondente alle loro abitudini.

D'altra parte, date le premesse di una politica che almeno da un ventennio si indirizza verso la Russia, potrebbe essere chiesto ai turchi, pur nel loro incontestabile patriottismo, di combattere contro l'esercito moscovita? Bisogna rendersi conto che la Turchia, respinta dall'Europa e diventata nazione asiatica, ha trovato solidarietà soltanto nella Russia e, con l'aiuto di questa, ha potuto capovolgere la situazione, diventando nuovamente nazione europea. Bisogna rendersi conto che proprio l'attuale presidente Ismet Inonu, considerato, col defunto Kemal Ataturk, eroe nazionale, tanto che il suo nome di Inonu gli deriva dalla vittoria conquistata contro i greci, è profondamente legato alla politica russa.

Questo hanno perfettamente compreso francesi ed inglesi: e cioè, che, mentre può contarsi su una difesa turca, qualora la nazione sia attaccata, può contarsi assai meno sulle forze turche, qualora debba pararsi ad una minaccia su altre zone. Ed ecco che il generale Weigand, il quale gode altissimo prestigio in tutto il prossimo Oriente ha pensato di fronteggiare diversamente una possibile minaccia, arruolando elementi arabi della Siria, della Palestina, del Libano, con l'aggiunta di rinforzi di truppe di colore e battaglioni della Legione straniera richiamati dai possedimenti francesi del Nord Africa. Si tratta della ricostituzione di quella Armata d'Oriente, di cui è ancor vivo il ricordo dalla grande guerra.

Senonchè la composizione ne è assai diversa. I 250 mila uomini del 1914 avevano per armamento di appoggio cannoni da 75; secondo le nuove necessità, la nuova Armata d'Oriente è invece corredata di carri armati, di artiglieria autocarrata e soprattutto di areoplani. Sulla attuale efficenza i giudizi sono discordi. Qualcuno, che ha avuto occasione di visitare i luoghi, riferisce che, in definitiva, il generale Weigand ha dovuto far tesoro di elementi locali di provenienza troppo varia, perchè le forze a sua disposizione abbiano omogeneità mentre i quadri sono reclutati tra levantini di nazionalità francese ed inglese, che superano i quarant'anni. Altri dice, invece, che le truppe indiane, i magnifici uomini del Pungjab, i volontari provenienti dall'Arabia Saudita, e perfino dal lontano Heggiaz e dall'Adramout, rappresentano un elemento perfettamente a punto, anche perchè magnificamente corredate di mezzi. Nè sarebbe questo l'elemento fondamentale di una vittoria, poichè il generale Weigand avrebbe soprattutto puntato su una preparazione strategica, avente come base una perfetta attrezzatura stradale per la quale le località di maggiore importanza sono ormai collegate e gli spostamenti di truppe sarebbero infinitamente facilitati.

Si nota, difatti, che la ferrovia Basra, Bagdad, Mossul, Nissibin, Aleppo, che prosegue al sud per Tripoli di Siria e a nord per Ankara e Costantinopoli, costituisce una magnifica linea di arroccamento contro una minaccia russa sul Caucaso, mentre sta sorgendo una strada asfaltata Bagdad-Caifa, che attraverserà i deserti della Mesopotamia, della Transgiordania, e le colline della Palestina. D'altra parte, è in corso di esecuzione l'arteria transinaitica, che collegherà l'Egitto e l'Irak attraverso la Palestina e la Transgiordania, mentre è quasi ultimato l'allacciamento ferroviario del Golfo Persico col Bosforo, e quindi col Mediterraneo, proprio sul tracciato della famosa *Bagdad-Bhan* voluta dalla Germania.

Il generale Weigand ha anche fatto costruire una specie di linea Maginot orientale la quale, appoggiandosi principalmente sul Tigri e sull'Enfrate, avrebbe funzione insieme difensiva ed offensiva, destinata cioè ad infrangere qualsiasi tentativo di attacco, mentre, dietro di essa, potrebbe organizzarsi quella spedizione il cui obiettivo sarebbe di sorprendere i russi qualora essi scendessero verso le zone petrolifere attaccandoli di fianco, o, addirittura, di prevenirli con una offensiva rapidissima, compiuta da almeno duecentomila uomini, volta ad impossessarsi della zona petrolifera del Caucaso, in quanto si ritiene che, togliere ai russo-tedeschi i petroli di Baku, significherebbe impedir loro la continuazione della guerra per mancanza di combustibile.

E' su queste linee generali che può essere riassunta, non già l'effettiva probabilità, ma la semplice ipotesi del divampare della guerra nel prossimo oriente.

**NEMO**

LA TURCHIA DOMINATRICE DEGLI STRETTI E CHIAVE DELLE COMUNICAZIONI FRA OCCIDENTE E ORIENTE (LE FRECCE INDICANO LE VARIE DIRETTRICI VERSO LA ROMANIA E RUSSIA E VERSO I PAESI ARABI E MUSULMANI)

La corazzata tascabile "Deutschland" nave corsara dell'Atlantico settentrionale (Publifoto)

Il comandante del "Graf Von Spee" capitano di vascello Hans Langsdorff che non ha voluto sopravvivere alla sua nave. (Foto Bruni)

# BILANCIO DELLA GUERRA DI CORSA

Con l'affondamento della corazzata tedesca « Admiral Graf Von Spee » si è chiusa la prima fase della guerra di corsa.

Infatti, l'altra corazzata che era in Oceano Atlantico — il « Deutschland » — sembra che sia rientrata in Germania da qualche tempo, almeno a quanto è stato riferito da varie fonti. Notizie relative alla presenza sugli oceani di altre navi corsare tedesche non ce n'è; anzi, in una recente seduta alla Camera dei Comuni, il primo lord dell'Ammiragliato ha escluso in maniera categorica tale eventualità.

In realtà, però, una assoluta sicurezza in questo campo non sembra che vi possa essere; e probabilmente anche gli organi responsabili inglesi sono di questa opinione. Prima di tutto, perchè è ben difficile escludere con certezza la eventuale presenza di qualche piroscafo tedesco armato in corsa nelle immense distese marine; poi, perchè ai tedeschi non è affatto preclusa la possibilità di far uscire dal Mar del Nord qualche altra loro nave, così come i grandi transatlantici «Bremen» e «New York» sono riusciti recentemente ad entrarci, malgrado l'attiva sorveglianza inglese.

Non si può quindi pensare che la guerra di corsa con le navi di superficie sia finita. Che essa si trovi in un punto di sosta, appare peraltro esatto; il momento sembra quindi opportuno per riassumerne le fasi ed esaminarne i più interessanti aspetti.

* * *

La prima nave da guerra tedesca, uscita in mare aperto, per agire isolatamente contro il traffico marittimo inglese, è stata con ogni probabilità il « Graf Von Spee ». Sulla data esatta in cui essa ha lasciato le acque tedesche non si ha alcuna notizia, ma non si va lontani dal vero supponendo che la sua partenza sia avvenuta sui primi giorni del settembre, subito dopo l'inizio della guerra.

A quanto appare, l'uscita dal Mar del Nord non ha presentato nessuna difficoltà per la nave tedesca, che malgrado la lunghezza delle giornate estive dei primi giorni di settembre è riuscita a passare attraverso la catena di sorveglianza inglese senza destare quindi alcun sospetto; ed anche senza essere affatto disturbata, tanto, che verso la fine di settembre, gli inglesi sostenevano ancora che la navigazione oceanica si svolgeva in perfetta tranquillità e non era menomamente minacciata.

La notizia della prima azione del « Von Spee » giunse quindi come una bomba nella idilliaca serenità inglese, e provocò riflessi di sgomento proporzionalmente maggiori. Essa venne trasmessa da Bahia, dove il 2 ottobre venivano sbarcati da un piroscafo brasiliano, che li aveva raccolti, i superstiti del piroscafo inglese « Clement » affondato il 30 settembre precedente al largo della costa brasiliana. La versione dei superstiti del « Clement » precisava anche che il loro piroscafo era stato attaccato dall'« Admiral Scheer », e da allora è nata la confusione sul nome della nave, che è stata poi chiarita soltanto al suo arrivo a Montevideo.

Le avarie nella torre dell' "Admiral Graf Spee" dopo il combattimento del Rio della Plata (Foto Bruni)

La notizia provocò la più grande sensazione, ed anche vivo stupore, perchè ben pochi avrebbero supposto che una corazzata sarebbe stata utilizzata dai tedeschi per la guerra di corsa. Tanto, che in un primo tempo furono avanzati molti dubbi sull'identità della nave, e varie voci furono fatte circolare che non si trattasse di una corazzata, ma di un piroscafo armato camuffato abilmente.

Sul finire di ottobre, giunse qualche altra informazione che poteva essere messa in relazione con i suoi movimenti. Si seppe che il piroscafo tedesco « Kap Norte » era stato catturato dagli inglesi verso la metà del mese al largo di Pernambuco, e che l'« Havelland », altro piroscafo tedesco, si era spostato da Costarica in un porto del Messico, con l'evidente intenzione di fare un carico di nafta. Il 24 ottobre poi l'« Emmy Friedrich », anch'esso carico di nafta, veniva fermato nel Mare dei Caraibi dall'incrociatore « Despatch » ed affondato dal proprio equipaggio per non lasciarlo in mano nemica. Ma già verso la metà del mese, la stampa britannica affermava che una corazzata nemica era certamente in oceano Atlantico, ed il 1° novembre il ministro Churchill confermava ufficialmente la notizia, avanzando anche l'ipotesi che la nave fosse passata in Pacifico.

Questa supposizione era avvalorata dal fatto che vari piroscafi tedeschi carichi di rifornimenti erano usciti o si stavano preparando ad uscire dai porti del Cile e del Perù; e già molti critici navali inglesi si stavano scervellando a fare ipotesi sui più probabili punti di rifornimento segreto presso le coste occidentali americane, quando improvvisamente giunse la notizia che il piroscafo inglese « African Shell » era stato affondato il 15 novembre, duecento miglia a nord di Lorenço Marquez, in Oceano Indiano. Successivamente, il comandante del piroscafo olandese « Napia » confermava la

**Episodi della guerra di corsa nel Mare del Nord: una imbarcazione in mare per salvare dei naufraghi.** (Publifoto)

**Il grande transatlantico "Bremen" è ritornato in un porto tedesco** (Foto Bruni)

presenza della nave in quelle acque, dichiarando di essere stato fermato da essa il 16 novembre a sud di Madagascar.

Il 4 dicembre altra notizia inaspettata: il corsaro tedesco è di nuovo in Atlantico, nella parte più meridionale, dove qualche giorno prima ha affondato il piroscafo inglese « Doric Star ».

L'ultima informazione sulla sua attività è fornita indirettamente da un comunicato dell'ammiragliato inglese, emanato l'11 dicembre, in cui veniva precisato che mancavano notizie da molto tempo di alcuni piroscafi in navigazione nell'Atlantico centrale e che perciò essi dovevano considerarsi perduti.

Nel complesso, la crociera dell'« Admiral Graf Von Spee » è durata circa cento giorni — i giornali tedeschi parlano di tre mesi e mezzo —, come è facile arguire, mettendo a calcolo il tempo necessario per raggiungere dalla Germania le acque meridionali dell'Atlantico, dove avvenne il primo incontro il 30 settembre. Ricostruire le rotte percorse dalla nave appare molto più difficile: a grandi linee, dopo essere comparsa sulla costa orientale del sud America, essa si è spostata sul lato opposto dell'Atlantico, indi ha doppiato il Capo di Buona Speranza e si è trasferita nella parte meridionale dell'Oceano Indiano, per poi ritornare sulle coste occidentali dell'Africa ed attraversare di nuovo l'Atlantico raggiungendo il Rio della Plata.

Le ragioni di questi movimenti debbono essere attribuite all'intenzione di provocare allarmi nel maggior numero di zone, e si può bene dire che tale scopo fu conseguito, come risulta dagli aumenti delle quote di assicurazione, dalla rarefazione del traffico e dal fatto che gli inglesi si sentirono obbligati ad adottare il sistema dei convogli anche nelle acque più lontane, cosa di cui certamente avrebbero volentieri fatto a meno.

Sugli spostamenti della nave ha però certamente influito anche la necessità di rifornirsi di combustibile. Come è noto, la sua autonomia, che pure è molto elevata, non supera le 10.000 miglia a velocità economica, e questa distanza, per quanto enorme, è stata certamente percorsa varie volte dal « Von Spee » nei suoi cento giorni di crociera. E' probabile che il problema dei rifornimenti sia stato fra quelli che hanno dato maggiori pensieri al comandante tedesco; sinora non si hanno notizie precise in proposito, ma alcuni piroscafi tedeschi in partenza dai porti sud americani ed africani, con carichi di combustibili, acqua e viveri, sono stati certamente catturati dagli inglesi, causando dei contrattempi più o meno gravi alla nave. Del resto, il combattimento del Rio della Plata ha avuto con ogni probabilità origine dal fatto che il piroscafo rifornitore « Tacoma » è mancato all'appuntamento, mentre è molto probabile che fra le cause che hanno indotto il comandante tedesco ad entrare a Montevideo, e forse in primissimo piano, c'era la urgente necessità di rifornirsi di combustibile.

Dalle notizie sino ad ora rese di pubblica ragione la lista dei successi conseguiti dal « Von Spee » comprenderebbe i piroscafi « Clement » affondato il 30 settembre sulle coste del Brasile; « Ashlea », « Newton Beach », « Hunterlay », « Truvianon » attaccati e distrutti in punti imprecisati della costa occidentale africana durante il mese di ottobre; « African Shell » mandato a picco 200 miglia a nord di Lorenço Marquez nell'Oceano Indiano il 15 novembre; « Doric Star » affondato nel sud Atlantico il 3 dicembre; « Tairos » e « Streenshall » distrutti il 13 dicembre presso il Rio della Plata: in tutto nove piroscafi per un totale di circa 50.000 tonnellate.

* * *

La crociera del « Deutschland » ha fisonomia e caratteristiche del tutto differenti.

Anche in questo caso, la notizia che un'altra nave tedesca operava in nord Atlantico la si ebbe dal racconto di una delle sue vittime: il piroscafo americano « City of Flint », divenuto poi famoso per le aspre contese diplomatiche sorte attorno al suo caso, che il 21 ottobre si presentava a Tromsö in Norvegia sotto controllo di un equipaggio da preda tedesco, per poi procedere il 23 alla volta di Murmansk. Dai marinai americani del piroscafo si seppe così che il « City of Flint » era stato fermato il 15 ottobre dal « Deutschland » mentre era in navigazione da New York a Manchester, e che a bordo c'erano pure i superstiti del piroscafo inglese « Stonegate » affondato il 13 ottobre nell'Atlantico settentrionale.

Poco dopo, si veniva a sapere che il « Deutschland » aveva affondato a largo di Terranova il 14 ottobre anche un piroscafo norvegese, il « Lorenz W. Hansen » e catturati due altri piroscafi, anch'essi norvegesi.

Con ogni probabilità, quindi, la corazzata tedesca aveva lasciato la sua base nella prima decade di ottobre; ipotesi che trova conforto nel fatto che l'8 del mese stesso fu avvistato presso le coste norvegesi un gruppo di navi tedesche, che avevano il probabile compito di fornire un eventuale appoggio alla corazzata durante il delicato periodo di navigazione attraverso la linea di sorveglianza inglese all'uscita settentrionale del Mar del Nord.

Con un'azione del genere, seppure alquanto differente nei particolari, si è probabilmente chiusa la prima crociera del « Deutschland ». Il

23 novembre l'incrociatore ausiliario inglese « Rawalpindi » veniva attaccato ed affondato duecento miglia a sud-est dell'Islanda da una sezione di due corazzate tedesche, sotto il comando dell'Ammiraglio Marshall.

Poichè l'Ammiraglio Marschall comandava, almeno sino a qualche tempo fa, la divisione delle corazzate tascabili, e dato che il « Von Spee » al momento dell'incontro si trovava certamente molto lontano, è logico presumere che le due navi che attaccarono il « Rawalpindi » erano il « Deutschland », che stava rientrando in patria dalla sua crociera e che fu riconosciuto da qualcuno dei superstiti, e lo « Admiral Sheer », avviato probabilmente ad incontrarlo con altre navi per facilitargli la via del ritorno. Come è noto, la nave inglese affondava dopo circa mezz'ora di impari combattimento, trascinando nei fondi marini quasi tutto il suo valoroso equipaggio.

Da allora in poi non si è più sentito parlare di azioni del « Deutschland », mentre da varie fonti è stato riferito che esso era rientrato in Germania, notizia che deve considerarsi probabile se non certa.

Nel complesso, quindi, la crociera del « Deutschland » sarebbe durata meno di due mesi, ed il teatro della sua attività sembra essersi limitato all'Atlantico settentrionale. Gli inglesi sostengono di aver intercettato tre piroscafi destinati a rifornirlo, e che questa azione abbia assai contribuito a far rientrare la nave in Germania dopo un tempo relativamente breve.

Il bilancio della crociera, a quanto risulta dalle notizie rese sinora di pubblica ragione, consisterebbero nell'affondamento dell'incrociatore ausiliario « Rawalpindi », e di due piroscafi, nonchè nella cattura di tre altre navi mercantili, fra cui il « City of Flint » rilasciato poi dalle autorità norvegesi.

Oltre alle due corazzate tascabili si è parlato, specie al principio della guerra, di altri corsari tedeschi.

L'attenzione è stata particolarmente rivolta per qualche tempo sulle navi-appoggio aerei della « Lufthansa », dislocate prima della guerra nell'oceano Atlantico centrale e meridionale, come scali galleggianti degli idrovolanti tedeschi della linea regolare con il Sud America. Queste navi erano quattro — « Westfalen », « Friesland », « Ostmark » e « Schwalbenland » — ed effettivamente le loro caratteristiche — elevata autonomia, buona velocità, possibilità di tenere a bordo larghe provviste di ogni genere — le facevano considerare come molto adatte per la guerra di corsa.

Non si conosce esattamente quale sia stata la loro sorte. Da parte inglese è stato comunicato che la « Schwalbenland » era stata affondata verso la fine di settembre. Un'altra informazione di fonte inglese, sul principio del mese stesso, parla della distruzione di tre navi corsare tedesche nell'Atlantico meridionale.

In Germania si è detto che invece tutte le navi appoggio aerei erano da qualche tempo in porto, all'inizio delle ostilità; e che vi sono restate.

Di altre navi corsare sinora non si è sentito parlare, benchè i 300 circa piroscafi tedeschi, che si trovavano fuori delle acque nazionali quando scoppiò la guerra, abbiano continuato a muoversi in questi primi quattro mesi di ostilità. Si calcola che circa un centinaio siano rientrati in Germania, affrontando rischi di ogni sorta con magnifico coraggio. Fra i più riusciti forzamenti del blocco inglese sono da segnalarsi specialmente i due arditissimi viaggi del « New York » e del « Bremen »; quest'ultimo fu attaccato presso le coste norvegesi da un sommergibile britannico, che riuscì poco dopo a silurare un incrociatore tipo « Leipzig » danneggiandolo, e da fonte tedesca si sostiene che questo è l'unico siluramento effettuato dagli inglesi, smentendo quindi il comunicato britannico che parla del siluramento di un incrociatore tipo « Köln » effettuato il 14 dicembre presso l'estuario dell'Elba dal sommergibile « Ursula ».

Altri piroscafi tedeschi si sono spesso spostati fra un porto e l'altro del Sud e del centro America, dell'Africa e del Pacifico, specialmente in relazione alle necessità di rifornimento del « Von Spee ». Alcuni sono stati catturati; altri, più numerosi, sono stati stoicamente affondati dai loro comandanti per non lasciarli cadere in mano degli inglesi. Fra questi ultimi, merita di essere ricordato il caso recente del grande transatlantico « Columbus » di 32.565 tonnellate, il terzo in ordine di grandezza della marina tedesca dopo il « Bremen » e l'« Europa », affondatosi volontariamente al largo della Florida.

In tutto, si calcola che la marina mercantile tedesca abbia perso circa 200.000 tonnellate di naviglio fra affondato e catturato.

* * *

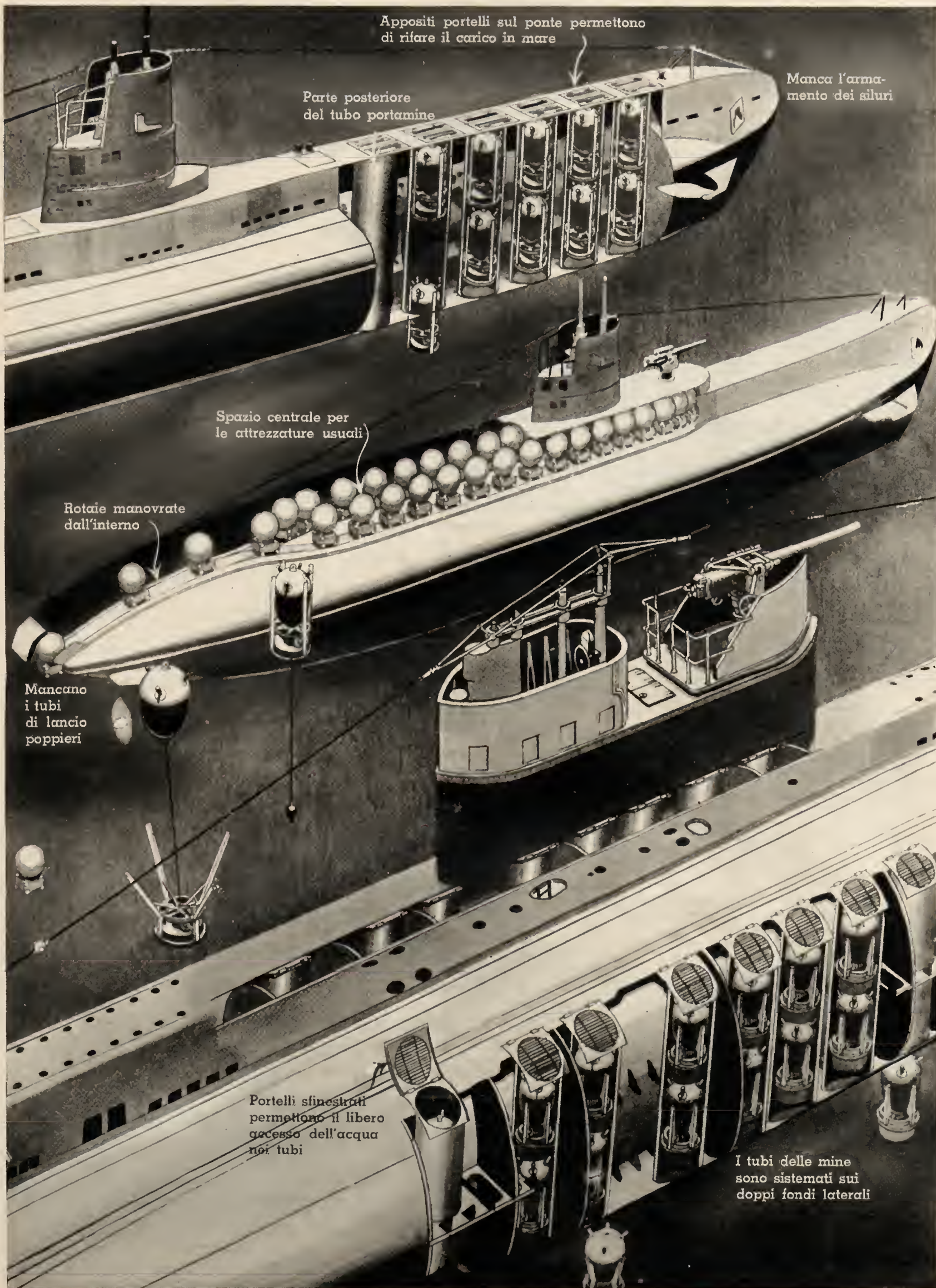
Con la fine dell'anno 1939, l'attività tedesca sugli oceani è quasi completamente cessata.

Non è detto però che essa non possa essere ripresa con azioni di corsa, sempre fruttifere anche se con caratteristiche differenti ed è possibilissimo che nel prossimo futuro vedremo ripetere le gesta dei « Möwe », dei « Suadler », dei « Wolf », e di tutte le altre navi tedesche che nell'altra guerra riuscirono a forzare il blocco inglese, poichè tutto lascia prevedere che l'epica tradizione della guerra di corsa non sia destinata a finire, per lo meno sino a che durerà il conflitto attuale.

**E. CIURLO**

**Episodi della guerra di corsa. I naufraghi del piroscafo inglese "Kafiristan" vengono trasbordati sulle imbarcazioni dell'"American Farmer"**
(Foto R.D.V.)

**PARTICOLARI COSTRUTTIVI DI UN SILURO E ATTREZZAMENTO DI UN SOMMERGIBILE POSAMINE.** — Il siluro e le mine, sono le armi di cui si è maggiormente affermato il potere distruttivo, nel corso dell'attuale guerra. Può dirsi che l'uno e le altre, anche se usabili da altri tipi di navi, sono il corredo normale di un sommergibile. Il siluro è una macchina semovente, una vera e propria imbarcazione dalla forma caratteristica, che ha in sè il proprio sistema motore, di solito ad aria compressa, sebbene si parli di applicazioni elettriche e di turbine che darebbero all'arma maggiore velocità, una superiore autonomia ed abolirebbero la scia che rivela la direzione del lancio. Quando sia spinto in mare dal tubo lanciasiluri, o per mezzo dell'aria compressa o per mezzo di una piccola carica di lancio, l'arma avanza da sè, secondo una direzione predeterminata. Il movimento ne è prodotto dalla rotazione di due eliche poste ambedue posteriormente all'arma. Il potere distruttivo di questa è rappresentato dalla carica di alto esplosivo che porta nella parte anteriore, detta "testa del siluro". Le mine sono uno strumento distruttivo analogo. Esse sono costituite da un recipiente sospeso nell'acqua ad una altezza regolata, contenente una carica fortemente esplosiva capace di funzionare per il semplice urto di una nave contro uno degli inneschi che sporgono dal corpo della mina.

Appositi portelli sul ponte permettono di rifare il carico in mare
Manca l'armamento dei siluri
Parte posteriore del tubo portamine
Spazio centrale per le attrezzature usuali
Rotaie manovrate dall'interno
Mancano i tubi di lancio poppieri
Portelli sfinestrati permettono il libero accesso dell'acqua nei tubi
I tubi delle mine sono sistemati sui doppi fondi laterali

**I grossi calibri, simbolo per l'Inghilterra della potenza navale.** (Foto Bruni)

# BLOCCO NAVALE E BLOCCO ECONOMICO

La guerra marittima, a lato delle azioni belliche vere e proprie, attua delle operazioni che mirano a colpire economicamente i belligeranti e ad isolarli dalla via del mare. Queste operazioni trovano il loro fondamento in provvedimenti aventi una base giuridica o convenzionale e che hanno la loro esplicazione nel così detto diritto di preda. Questo diritto di preda, da epoche remotissime, è stato ammesso come un corollario della guerra marittima, affermandosi nella cattura della proprietà nemica e nel divieto imposto ai neutrali di portare ai belligeranti determinate merci o avere con essi comunicazioni di sorta.

Così, cattura della proprietà nemica, contrabbando di guerra e infine blocco navale sono gli istituti che, nel loro insieme, portano al blocco economico, differente però da quello navale vero e proprio, che, in realtà è una specie di assedio fatto dalla parte di mare di un porto o di un tratto di costa del belligerante, blocco sottoposto a norme internazionali precise, perchè la sua violazione porta a sanzioni gravi anche per i neutrali.

Il blocco navale infatti, per essere ritenuto legittimo, deve essere *dichiarato, notificato* ed *effettivo,* cioè mantenuto da forze navali sufficienti ad impedire di fatto l'accesso alla zona bloccata. Come è chiaro, questo ultimo requisito può sollevare molte obiezioni in quanto spesso i belligeranti hanno cercato di poter mantenere il blocco per crociera, cioè con poche navi e avvalendosi di mezzi sussidiari per restringere il campo di sorveglianza, come le mine, trasformando così questa limitata operazione militare in un blocco fittizio, con effetti dannosi forse più per i neutrali che per l'avversario.

Il blocco così detto economico comprende invece la guerra al commercio del nemico, si esplica catturando delle merci di proprietà e di origine nemica, oltre al divieto ai neutrali di trasportare determinate merci considerate contrabbando di guerra.

La cattura delle merci nemiche solleva alcuni problemi giuridici, come quando queste merci si trovino a bordo di navi neutrali. La famosa Dichiarazione di Parigi del 1856, ha affermato però, a questo proposito, un principio, non contestato, che «la bandiera neutrale copre la merce nemica ad eccezione del contrabbando di guerra», principio che vediamo adesso violato per rappresaglia nei recentissimi provvedimenti franco-britannici.

Il così detto contrabbando, più specialmente indicato con l'espressione contrabbando di guerra, è invece la violazione di un divieto di trasporto, per via di mare, di oggetti che possono servire a fini guerreschi, a destinazione o per conto di un belligerante.

La nozione del contrabbando di guerra comprende quindi due elementi, la qualità degli oggetti e la loro destinazione. Non è il commercio di determinati articoli proibito in modo generale durante la guerra; è il commercio di questi articoli col nemico che diventa illecito e contro il quale il belligerante può premunirsi sottoponendo la navigazione, anche neutrale, ad un controllo che esplica con l'esercizio del diritto di visita, compiuto dalle navi da guerra dei belligeranti.

La differenza fra blocco e contrabbando di guerra, appare evidente, per quanto le due violazioni siano spesso connesse fra di loro: nel blocco abbiamo un divieto generale riguardo alle merci e limitato per i luoghi verso i quali le merci sono dirette; nel contrabbando invece il divieto è generale riguardo alla destinazione, ma limitato per le merci trasportate.

Le liste dei generi di contrabbando di guerra possono essere fissate sino dal tempo di pace, o stabilite dal belligerante al principio delle ostilità, salvo modificarle durante la guerra con propri atti interni, imponendo così ai neutrali l'obbligo di osservare le disposizioni di questi atti per evitare le sanzioni conseguenti alle infrazioni di tale divieto che in certi casi possono portare anche alla cattura e confisca della nave neutrale che trasporta il contrabbando. Tali generi, riportandosi ad una classificazione fissata dal celebre giurista olandese Grozio, si distinguono, secondo possano usarsi esclusivamente per la guerra (*contrabbando assoluto*) o siano atti ad usi pacifici quanto guerreschi (*contrabbando condizionale o relativo*); questi ultimi possono essere catturati solo quando siano diretti alle forze armate, alle amministrazioni agenti o fornitori del governo nemico. Il commercio del contrabbando condizionale non è così vietato in modo assoluto verso il paese nemico.

Durante la grande guerra europea 1914-18, la distinzione del contrabbando in varie liste venne man mano restringendosi per il fatto della inclusione nella lista del contrabbando assoluto di quasi tutti i materiali ed oggetti compresi nelle liste del contrabbando condizionale e, inoltre, sparirono anche le distinzioni che regolavano il diverso loro trattamento

**Vittime della lotta sul mare: il piroscafo inglese**

nei riguardi della destinazione. Riguardo alla destinazione, possiamo avere varie presunzioni, tra le quali ha grande importanza la cosiddetta *teoria del viaggio continuo*, in base alla quale le merci di contrabbando sono catturate anche se in effetto sono dirette ad un paese neutrale, dal quale successivamente vengono riesportate al paese belligerante. Questa teoria, ammessa senza opposizione per il contrabbando assoluto, non è invece, di regola, accolta per quello condizionale.

Questi cenni fanno apparire l'importanza che ha il commercio dei paesi neutrali specialmente di quelli che sono limitrofi dei paesi belligeranti: il paese neutrale tende ad importare merci, alcune delle quali servono alla riesportazione al paese belligerante onde ottenere da questo merci necessarie alla sua vita economica. Da parte del belligerante, che esercita il controllo marittimo, si cerca di impedire i rifornimenti al paese neutrale che possono poi passare al suo nemico. Lotta secolare nella quale la Gran Bretagna, in ogni epoca, si è urtata con gli interessi degli Stati neutrali, i quali, è noto, in alcune epoche si sono anche uniti in *leghe armate* di neutralità per opporsi alle sue imposizioni.

Nella guerra mondiale del 1914-18, le imposizioni degli alleati giunsero ad effettuare una specie di contingentamento dei paesi neutrali confinanti con gli Imperi centrali, che fu reso possibile mediante la costituzione di società nei paesi neutrali, le quali si rendevano garanti della destinazione delle merci. Inoltre, il controllo venne rafforzato con il sistema del *Navicert,* certificato che accompagnava la merce e attestava l'origine e la destinazione della merce stessa.

Nell'attuale conflitto, sino dai primi giorni, vennero attuate misure sul diritto di preda e pubblicate liste di contrabbando da parte dei belligeranti. La Germania, per prima, mise in vigore il 28 agosto un'ordinanza sulle prede, la quale, ispirandosi alla legislazione in materia attuata in Italia con il R. D. 8 luglio 1938, n. 1415, adottava una elencazione molto ristretta degli articoli da considerare contrabbando di guerra. La Gran Bretagna e la Francia invece, con provvedimenti del 2 e 4 settembre, pubblicarono due liste di contrabbando di guerra, comprensive di molti articoli, considerando contrabbando condizionale, fra l'altro, « ogni sorta di merci o alimenti per uomini e animali », nonchè, « gli articoli di vestiario ». La Germania da parte sua, come misura di ritorsione, con legge del 12 settembre, adottava nuove liste di contrabbando, molto analoghe a quelle franco-britanniche.

Praticamente, dal confronto di tali liste appare che ben piccola parte dei prodotti viene sottratta alla cattura. Le dizioni generiche delle liste stesse « materiali e ingredienti usati » o « articoli necessari o utili per la produzione, l'uso dei materiali o ingredienti », dànno una larghissima estensione al diritto di preda.

**Il cacciatorpediniere polacco "Grom", aggregato alla marina britannica, e i suoi tubi lanciasiluri.** (Publifoto)

A questo aggiungesi la larga interpretazione adottata dai belligeranti circa la destinazione del contrabbando che lo rende senz'altro catturabile se trovato in mare, navigante con polizze all'ordine, o quando il destinatario sia persona sospetta. Il traffico verso i paesi belligeranti, o verso i neutrali limitrofi dei belligeranti, viene grandemente ostacolato quando non è del tutto arrestato.

Questa situazione è aggravata oggi dai nuovi provvedimenti adottati dai franco-britannici; non è il solo traffico di importazione verso il paese nemico che si colpisce, ma anche quello di esportazione. In base a tali provvedimenti le navi neutrali, che hanno merci di origine o proprietà germanica, provenienti da porti del nemico o anche neutrali possono essere obbligate a sbarcare le merci stesse nei porti alleati ove potranno rimanere sotto custodia od essere vendute o requisite. Nel caso di custodia, le merci saranno restituite alla fine della guerra, nel caso di vendita la Corte delle prede terrà in deposito le somme ricavate, per poi liquidarle a favore degli interessati dopo la conclusione della pace.

Ma vi ha di più. La determinazione della nazionalità della merce è effettuata in modo da ritenere di origine germanica tutte quelle merci nelle quali si troverà almeno il 25 per cento di materiale o di lavorazione tedesca, disposizione che, di fatto, estende il blocco non solo alle esportazioni delle materie prime tedesche, ma di quasi tutti i lavorati tedeschi, anche se la materia prima di tali lavorati è fornita da paesi neutrali.

E' pur vero che nel provvedimento si delineano temperamenti intesi a rendere meno pregiudizievole i provvedimenti stessi ai paesi neutrali, ma non vi ha dubbio che esso colpisce in pieno alcuni diritti dei neutrali.

E' così attuato in pieno il blocco economico mirante alla soppressione di traffico di merci nemiche o neutrali con il paese avversario. Per quanto le misure del blocco economico anglo-francese siano adottate come rappresaglia, è molto discutibile se questa rappresaglia possa essere lecita, poichè essa colpisce duramente anche i neutrali ed è la violazione di un impegno internazionale che lega non i soli belligeranti, ma anche i neutrali, ai quali il diritto internazionale assicurava la protezione della merce nemica navigante sulle loro navi, purchè non fosse stata contrabbando di guerra.

**ROBERTO SANDIFORD**

**Blakhill" e il piroscafo neutrale "Simon Bolivar" ambedue affondati per l'urto contro mine sulle Coste Orientali della Gran Bretagna.** (Publifoto)

**Partenza di apparecchi da una nave portaerei inglese.** (Foto Times)

# LA CACCIA NEI CIELI D'OCCIDENTE

## LA BATTAGLIA AEREA DI HELGOLAND

### II.

La velocità ha sempre costituito un problema essenziale, per lo sviluppo dell'impiego aereo in guerra; la corsa al più veloce ha in gran parte caratterizzato l'evoluzione della tecnica costruttiva. La grande velocità non solo mette l'apparecchio in una situazione di favore rispetto all'apparecchio meno veloce, ma attenua anche l'efficacia del tiro contraereo, perchè riduce il tempo in cui il velivolo permane sotto la portata delle artiglierie. D'altra parte più la velocità è grande e maggiore è lo scarto fra velocità massima e velocità minima, il che, opportunamente sfruttato, può disorientare gli artiglieri i quali, come è noto, considerano la *velocità costante* come uno degli elementi fondamentali del loro calcolo per il tiro.

La grande velocità permette al caccia di giungere all'improvviso sul nemico meno veloce, senza che questi abbia quasi il tempo materiale di predisporsi a reagire, con la manovra e col fuoco.

Negli apparecchi da caccia che combattono sul fronte d'Occidente, questa caratteristica è sviluppatissima e si aggira più o meno sui 500 km. all'ora.

Si capisce che a parità di velocità, avrà la superiorità nel combattimento aereo quell'apparecchio, che sarà più docile nella manovra e più robusto, per resistere agli enormi sforzi a cui l'aereo è sottoposto nelle affondate di parecchie centinaia di metri, imposte dalle vicende della lotta.

Discordi sono i pareri della stampa tecnica dei due protagonisti circa la superiorità dei rispettivi caccia in fatto di velocità e manovrabilità; crediamo non essere lontani dal vero, ammettendo che presso a poco le caratteristiche suddette nei due campi si equivalgano.

Un'altra importante e vitale caratteristica del caccia è costituita dalla possibilità di rapidamente giungere alle più alte quote di navigazione.

Già alla fine della guerra mondiale gli apparecchi di tutte le specialità svolgevano i loro compiti a quote elevate, da 4000 a 5000 metri. Negli ultimi venti anni la tendenza a generalizzare il volo ad altissime quote si è accentuata ancora di più, ed oggi la quota da 6000 ad 8000 metri, secondo risulta dai bollettini, tende a divenire sempre più normale in molti voli di guerra.

Il volo ad altissima quota, oltre a sottrarre il caccia al tiro contraereo, lo mette in condizioni iniziali di favore nella tattica del combattimento aereo contro l'apparecchio che vola a quota inferiore, permettendogli le fulminee affondate sull'avversario.

Ma il volo ad altissima quota impone la soluzione di alcuni importanti problemi, connessi con la perfetta efficienza fisica del pilota e con il perfetto funzionamento del motore: respirazione, depressione atmosferica, freddo, formazioni di ghiaccio. Tutto ciò implica la sistemazione a bordo di dispositivi speciali, atti a rendere possibile la normale vita di combattimento a quella quota.

D'altra parte le frequenti e repentine affondate del cacciatore, il cui organismo in pochi minuti è sottoposto a notevoli differenze di pressione, rendono il volo un po' logorante e ciò, a lungo andare, incide sull'efficienza qualitativa e numerica dei piloti da caccia, il che impone la costituzione di una larga riserva di piloti siffatti, in modo da rendere possibile una opportuna loro rotazione nel servizio del fronte.

Nella guerra mondiale l'armamento del velivolo da caccia era costituito da due mitragliatrici, che sparavano attraverso l'elica.

Oggi a queste due armi, di maggiore calibro intanto e quindi di maggiore gittata, se ne sono aggiunte altre, sistemate nelle ali e con l'asse, di massima, leggermente convergente verso il prolungamento ideale dell'asse dell'apparecchio, in modo che ne risulti una rosa di tiro dell'area di alcuni metri quadrati, concentrata sopra un piano, ad una distanza che la pratica del combattimento ha suggerito essere la più adatta.

Con gli aumentati calibri, l'aumentato numero delle armi di bordo e l'aumentata accelerazione di tiro, l'apparecchio da caccia moderno rappresenta così una piccola batteria volante.

Alcuni tipi di apparecchi da caccia hanno sistemato a bordo un cannoncino al posto delle mitragliatrici centrali.

E' facile capire la sorte che tocca all'apparecchio, che con la velocità, o con la fulminea manovra non riesca a sottrarsi alle raffiche multiple di un caccia moderno.

*Il combattimento aereo odierno dunque si differenzia da quello in vigore nell'ultimo anno della guerra mondiale per le aumentate velocità, le aumentate quote di volo e l'ingente volume di fuoco, di cui dispone il velivolo da caccia.*

*In queste condizioni combatte oggi la caccia nei cieli d'Occidente.*

E' difficile precisare da parte di chi vi sia superiorità tecnica in questo campo, giacchè attraverso la cronaca segnalata dai bollettini dell'una e dell'altra parte si può dedurre che finora vi sono state perdite discrete da una parte e dall'altra.

Checchè ne sia di ciò, la momentanea supe-

Di queste materie prime la Russia potrebbe fornire alla Germania, in sostituzione delle altre provenienze, le seguenti: Acciaio, Frumento, Lane, Carburanti, Rame, Manganese. Come produttrice di queste materie la Russia occupa nel mondo il seguente posto: Acciaio 3, Frumento, 1, Lane 6, Carburanti 2, Rame 6, Manganese 1.

Materie prime di guerra nelle percentuali importate dalla Germania nel 1938:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Petrolio | 66% | provenienza | Messico, Stati Uniti, Venezuela. |
| Acciaio | 69% | " | Svezia, Francia, Spagna, Norvegia, Belgio. |
| Rame | 88% | " | Ceylan, Finlandia, Norvegia, India. |
| Caucciù | 100% | " | Malaga, Indie Orientali, Brasile. |
| Lana | 90% | " | Unione Sud Africana, Australia, Argentina, Turchia. |
| Cotone | 100% | " | Stati Uniti, India, Egitto, Brasile, Perù. |
| Nichel | 100% | " | Canadà, India. |
| Manganese | 100% | " | Unione Sud Africana, India. |
| Cromite | 100% | " | Turchia, Unione Sud Africana. |
| Bauxite | 98% | " | Ungheria, Jugoslavia, Italia, Indie Orientali. |
| Stagno | 100% | " | Indie Orientali, Olanda. |
| Fosfati | 50% | " | Stati Uniti, Algeria, Madagascar, Russia. |

LE VIE DI APPROVVIGIONAMENTO DELLA GERMANIA E IL TENTATIVO BRITANNICO DI "BLOCCO DELLA FAME"

riorità dell'uno in questo campo può rapidamente essere raggiunta e sorpassata dalle nuove costruzioni dell'altro. Il progresso in questo settore è continuo e la lotta aerea diviene così sempre più difficile.

La supremazia vera potrà essere data dalla possibilità di poter disporre di un gran numero di apparecchi, che siano i più veloci, i più manovrieri, i più capaci a raggiungere le più alte quote, ed i meglio armati.

Tutto questo assieme, per essere valorizzato, necessita naturalmente di un buon numero di piloti selezionati ed addestratissimi nella attività specifica professionale, richiesta dal moderno combattimento aereo.

L'asprezza della lotta aerea spinge i due avversari ad evitare l'incontro il più possibile, o quanto meno ad affrontarlo nelle migliori condizioni, per quanto si riferisce alla superiorità di fuoco. Vien dato così molto sviluppo ai voli notturni nella rotta di andata verso obiettivi lontani, in modo da sottostare all'alea del combattimento possibilmente nella sola rotta di ritorno, quando gli apparecchi, alleggeriti delle bombe ed aventi minor peso di carburante, si trovano in migliori condizioni per sostenere la lotta.

A giudicare dal contenuto di alcuni bollettini dei due avversari e dal racconto più analitico d'incontri aerei fatto dalla stampa ufficiosa dei due contendenti, pare che i bombardieri siano scortati da formazioni da caccia in quelle missioni, dove l'autonomia dei cacciatori permette di giungere.

E' certo poi che nelle missioni eseguite nel campo tattico formazioni da caccia da una parte e dall'altra eseguono lunghe crociere di protezione, a beneficio degli apparecchi da ricognizione.

* * *

Una conferma di quanto abbiamo esposto nell'articolo precedente, a proposito della differente efficacia e tempestività del sistema di avvistamento aereo sulla costa inglese e su quella tedesca, si è avuta nel clamoroso scontro aereo del 18 corrente nei cieli del Golfo di Helgoland.

La stampa quotidiana ha pubblicato un ampio resoconto delle varie fasi del grandioso incontro aereo, in cui erano impegnati una buona sessantina di apparecchi.

Quando la pesante formazione di Wellington inglesi da bombardamento si stava accostando verso la linea di avvistamento, venne dato l'allarme alla caccia tedesca, la quale potè trovarsi così già in quota ed in formazioni opportune, allorchè il nemico raggiunse il cielo di Helgoland.

La esuberante velocità e l'efficacia delle armi, di cui son dotati i nuovi tipi di caccia *Messerchmidt,* secondo testimoni oculari dell'incontro, avrebbero procurato il successo agli apparecchi germanici. Senza questi elementi, dice l'Agenzia ufficiosa tedesca, non sarebbe stato possibile alla caccia germanica di accerchiare rapidamente il nemico e di batterlo.

La superiorità di velocità, di manovra e di armamento dunque fu la causa preminente del. la vittoria aerea tedesca, conseguita in quella circostanza.

Dai drammatici particolari dell'incontro, quali risultano da comunicazioni ufficiose tedesche e dal racconto di alcuni protagonisti della battaglia aerea, si dovrebbe dedurre che la formazione da caccia sia riuscita a sgretolare la compattezza della pesante formazione da bombardamento.

Questo sgretolamento deve essere stato facilitato dall'abbattimento in fiamme dei primi apparecchi, colpiti dalle micidiali raffiche dei caccia.

Una volta allentati e man mano resi sempre più aleatori i vincoli di omogeneità e di compattezza della formazione, i caccia con la esuberante velocità e con la manovra hanno avuto buon giuoco nell'ulteriore sviluppo della lotta, la quale si è protratta per due ore.

Il comunicato tedesco, come è noto, parlò di 36 apparecchi inglesi e 2 tedeschi abbattuti; da parte inglese si negò l'entità di queste cifre e si parlò dell'abbattimento di 12 apparecchi tedeschi e di 7 inglesi.

In una successiva relazione inglese, redatta in termini che sollevano qua e là obiezioni e quesiti, si parla di formazioni britanniche, che sarebbero state attaccate in due fasi dai caccia tedeschi.

Nella seconda fase (si noti che questa sarebbe la fase del ritorno, dopo cioè l'esecuzione del bombardamento) l'attacco sarebbe stato più violento che nella prima. In essa 12 apparecchi tedeschi furono visti cadere in mare, *mentre due altri furono certamente abbattuti.* Su due apparecchi dunque non vi può essere dubbio di sorta, perchè furono *certamente abbattuti,* mentre i 12 caduti in mare potrebbero benissimo essere stati visti dai piloti avversari in una delle affondate richieste dalle vicende del combattimento, senza che per questo possa parlarsi di abbattimento. Diversamente non si comprenderebbe l'avverbio *certamente,* riferito a due soli apparecchi.

Gli abbattimenti sarebbero avvenuti nella seconda fase della lotta, quando cioè i bombardieri, sulla via del ritorno, erano alleggeriti dal peso delle bombe e si trovavano quindi in migliori condizioni per combattere e quindi per difendersi.

E' possibile che nella prima fase, in quella cioè in cui gli aerei britannici arrivarono su Helgoland per effettuarvi il bombardamento, ricevuti dai caccia tedeschi, che mossero loro incontro, le cose andassero molto lisce per i bombardieri, che si trovavano in peggiori condizioni per combattere, appesantiti com'erano dal carico delle bombe?

Parlando dei 34 apparecchi dati per abbattuti dal primo comunicato tedesco (nel secondo si parlò di 36), la relazione inglese dice che la cifra supera perfino il numero dei velivoli

**Le incursioni e i combattimenti aerei delle ultime settimane: 12-14 dicembre difesa aerea del Bremen contro attacco sottomarino. — 14 dicembre, incursione britannica su Wilhelmshaven. — 17-19 dicembre attacchi tedeschi contro le navi pattuglia inglesi sulla fascia costiera di sorveglianza da Portsmouth alle Shetland. — 18 dicembre, incursione britannica su Helgoland e due fasi del combattimento. — 21 dicembre, scontro aereo al largo della Norvegia. — 23-24 dicembre, nuove incursioni aeree inglesi su Helgoland.**

britannici componenti *la formazione* impegnata in combattimento. Evidentemente questa formazione (al singolare) sarebbe quella impegnata in combattimento sulla via del ritorno, e può essere benissimo che comprendesse un numero di velivoli inferiore a 34. Ma questo numero, secondo i tedeschi, riflette il bilancio di tutta la mattinata, vale a dire di tutte *le varie formazioni* che volarono su Helgoland, comprese quindi quelle della prima fase, di cui la relazione inglese ammette lo scontro con i caccia tedeschi, senza peraltro precisare le perdite.

Come il lettore vede, ci si trova di fronte ad una serie di reticenze, ammissioni, semi-ammissioni, imprecisioni di linguaggio tecnico, in breve, non fatte certo per dare un'idea chiara dell'avvenimento.

Checchè ne sia dell'esattezza matematica delle perdite, in cui anche da parte tedesca vi potrà essere imprecisione di dati, causata dalle vicende vertiginose del grandioso scontro, l'osservatore imparziale non può, a questo proposito, non ricordare quanto avvenne in occasione del mancato siluramento del *Bremen*.

In un comunicato ufficiale era detto che il sommergibile inglese, avvistato il *Bremen*, sulla cui rotta si trovava... non per mandargli evidentemente un messaggio di saluto, si astenne dal silurarlo, per non contravvenire alle norme di diritto internazionale. Il comunicato tedesco invece disse che per due volte gli aerei di scorta al *Bremen* costrinsero il sommergibile ad immergersi.

Dopo qualche giorno un altro comunicato inglese pubblicò la relazione del Comandante del sommergibile, tenente di vascello Philipps, il quale riferiva precisamente che per ben due volte tentò di colpire il *Bremen* e tutte e due le volte ne fu impedito dall'intervento immediato e deciso degli apparecchi tedeschi di scorta.

* * *

Prima e dopo l'episodio di Helgoland l'aviazione tedesca ha avuto modo d'infliggere altre perdite all'avversario bombardando efficacemente la linea delle navi vedette e dei pescherecci, destinati a segnalare sulla costa l'avvicinarsi delle formazioni da bombardamento.

Queste incursioni si svolsero al largo della costa inglese, a nord fino alle Isole Shetland ed a sud fino a Portsmouth.

Come si vede, anche il Canale della Manica, normalmente ben difeso dalle crociere d'interdizione, non si è sottratto a questa insistente iniziativa aerea tedesca, condotta con inflessibile tenacia.

In quelle incursioni furono affondate 23 navi pattuglia britanniche, fra le quali due dragamine e la « Pearl », la « Serenity », la « New Choice », l'« Elsa Wray », la « Evelina », la « Sedgelfly », la « Trinity ». Questi dati sono sostanzialmente confermati da fonte inglese.

Altri voli vennero eseguiti sulla parte orientale della Francia.

Sembra che i tedeschi lascino discendere sistematicamente paracadutisti nelle retrovie avversarie, perchè le autorità militari francesi hanno ripetutamente invitato le popolazioni a collaborare nella loro ricerca.

Secondo notizie giunte da Tonder, presso lo Schleswig danese, la base aerea tedesca di Sylt, vicino alla frontiera della Danimarca, è stata bombardata da una formazione inglese. Numerose bombe sarebbero cadute nella zona nord dell'isola, provocando alte fiammate e violente esplosioni, il cui rimbombo avrebbe fatto vibrare porte e finestre delle case sulla costa danese.

Vivacissima reazione della caccia inglese contro apparecchi isolati tedeschi, in perlustrazione sulle coste orientali britanniche.

Al largo della costa centro-occidentale della Norvegia, secondo segnalazioni provenienti da quel paese, sarebbe avvenuto la mattina del 21 uno scontro aereo tra una formazione di 13 apparecchi ed un'altra di una trentina. Dopo un quarto d'ora le formazioni si sarebbero dirette verso il sud.

La mattina del 23 tre apparecchi britannici attaccarono nuovamente Helgoland. Nel combattimento aereo avutosi caddero in fiamme un apparecchio tedesco e due inglesi. Nel pomeriggio del 24 si ebbe altra incursione inglese a scopo esplorativo nel golfo di Helgoland.

L'attività aerea sul fronte finno-sovietico si è rianimata nell'ultima settimana, in seguito alle migliorate condizioni atmosferiche.

Il 19 venti apparecchi sovietici tentarono di bombardare Helsinki, ma solo quattro raggiunsero l'obiettivo. Gli altri, ostacolati dalla forte reazione contraerea, si diressero su altri obiettivi: Malm, Turku, Viipuri, centrale elettrica di Jlävuoski, senza produrre grandi danni. La città di Hankö venne bombardata con efficacia.

Altre incursioni vennero eseguite con efficacia nei giorni successivi su Helsinki e su Tammerfors, che è uno dei maggiori centri industriali finlandesi.

Nel giorno di Natale si è avuta una intensa attività aerea sovietica nei dintorni della capitale, su centri ferroviari, sulle officine di Tampere, su Viipuri, sulla costa sud-occidentale.

Danni rilevanti vennero prodotti a Riihimaaki, centro ferroviario a nord-est di Helsinki, a Borgo, centro marittimo situato a 25 miglia ad est della capitale ed un'incursione venne fatta sul nodo ferroviario di Kuvala, fra Helsinki e Viipuri.

Molte bombe lanciate nelle incursioni del Natale ebbero a colpire la popolazione civile.

L'aviazione finlandese da caccia ha reagito contro le incursioni con animosa irruenza, riuscendo ad abbattere alcuni apparecchi nemici; quella da bombardamento ha operato intensamente nelle retrovie dell'avversario, colpendo efficacemente colonne di rifornimenti, ammassamenti di truppe, centri militari e sedi di comandi.

In qualche tratto delle retrovie finlandesi si è avuto l'atterraggio di alcuni apparecchi sovietici, i cui piloti si sarebbero messi a disposizione del comando, per combattere ai suoi ordini.

**VINCENZO LIOY**

**Gli "Hawker Hurricane" apparecchi base dell'aviazione da caccia britannica (motore Rolls Royce Merlin II da 1050 C. V. velocità massima 540 Km.h. velocità ascensionale 4600 m. in 6'.2").**
(Foto Flight)

# LE OPERAZIONI MILITARI IN FINLANDIA

# I RUSSI BATTUTI E RESPINTI IN TUTTI I SETTORI

Il generale Meretzoff, Comandante in capo delle forze russe destinate all'invasione della Finlandia, aveva pensato, probabilmente, che si sarebbe trattato di poco più che una « spedizione punitiva ». Imitando, in certo modo, il piano dello Stato Maggiore tedesco per la campagna di Polonia, egli aveva concepito il disegno di attaccare e perforare in più punti la frontiera finlandese con forti scaglioni di truppe, largamente dotate di mezzi meccanici e motorizzati, così da rompere facilmente la difesa finnica, penetrare rapidamente nel territorio della repubblica, ed avvolgere, per quindi annientarle, le varie isole di resistenza.

Le cose, però, sono andate molto diversamente. Anzitutto, i mezzi meccanici e motorizzati sovietici hanno urtato prima contro le difficoltà del terreno — fitta copertura, ghiaccio, zone lacustri ed acquitrinose — e poi contro le difese abilmente predisposte dai Finlandesi. Rallentata, in tal modo, la foga dell'irruzione avversaria, le truppe finniche hanno opposto, in tutti i quattro settori di attacco, una difesa validissima ed abile, ove aggrappandosi tenacemente a sistemi fortificati da tempo costruiti: ove sfruttando sagacemente la natura del suolo; ove, infine, cedendo astutamente terreno, per attrarre il nemico nell'interno, lontano dalle sue basi, e contrattaccarlo, quindi, nelle condizioni migliori.

Quest'ultima tattica è stata seguita dai Finlandesi particolarmente nella zona settentrionale, a sud di Petsamo. Non appena i Russi si furono impadroniti di quella baia, il generale Wallenius, comandante del settore, ritenne che sarebbe stato poco accorto ostinarsi in una difesa ad oltranza contro la massa soverchiante delle unità motorizzate avversarie. Egli dispose, quindi, una rapida ritirata per una profondità di un centinaio di chilometri, fin oltre il bacino minerario di Salmijarvi creando il vuoto assoluto davanti agli invasori.

Com'era da prevedersi, e come il generale Wallenius si augurava, le truppe sovietiche, imbaldanzite dal successo iniziale, non tardarono a lanciare le pesanti colonne motorizzate all'inseguimento dell'inafferrabile avversario, poco curandosi di coprirsi convenientemente i fianchi e di assicurarsi il collegamento con le basi di partenza.

Una bufera di neve, sopravvenuta nella notte sul 21, è sembrata porgere al Comando finlandese il destro per la riscossa. Il nemico accusava già, evidentemente, i segni delle difficoltà in cui si trovava, per il clima rigidissimo, per la stanchezza delle truppe, per i rifornimenti scarsi ed inceppati. Le fanterie finlandesi, tutte su sci, si erano concentrate in un bosco, non lungi dal grosso delle forze russe che si tenevano riunite in terreno scoperto, nell'attesa che la bufera cessasse. Velocissime, esse sono piombate, all'improvviso, sui bolscevichi, e prima ancora che questi potessero rendersi conto della situazione, erano già avvolti da ogni lato, bersagliati, semi-annientati. Intere colonne di automezzi, carri armati, cannoni autoportati, immobilizzati nella neve, sono caduti nelle mani dei Finlandesi, i quali così si son visti capitare, da direzione certo non molto attesa, un buon rifornimento di armi, viveri, materiali.

Notizie giunte all'ultimo momento, via Norvegia, dicono che alcuni battaglioni russi, stanchi e demoralizzati, si sarebbero arresi ai Finnici, e che molte centinaia di soldati avrebbero le estremità congelate.

* * *

Esito non migliore delle operazioni nel settore di Petsamo hanno avute quelle alla frontiera orientale finlandese, ove lo Stato Maggiore Russo si proponeva, com'è noto, di penetrare ben addentro nel territorio finnico, in corrispondenza del cosiddetto « collo di bottiglia» o della « vita di vespa », come dicono i Tedeschi, e raggiungere a Rovaniemi la ferrovia che corre da sud verso nord, lungo la frontiera svedese. Se Rovaniemi avesse potuto essere investita contemporaneamente da nord e da sud, per la Finlandia sarebbe stato l'isolamento completo, dato che il golfo di Botnia ed il Baltico tra poco saranno completamente gelati. Ma appunto perchè i Finlandesi sapevano di quale entità fosse la minaccia nemica, tutto era stato da essi posto in opera per la difesa.

L'avanzata più decisa dei Russi era avvenuta nella zona ove sorge la cittadina di Salla; impadronitisi già da alcuni giorni di essa, le truppe sovietiche puntavano verso sud-est, in direzione di Kemijervi-Kuolajervi. Ma è proprio fra queste due località che i Finlandesi hanno impegnata la lotta più dura, e con tre giornate di combattimenti accanitissimi — nei giorni 18, 19 e 20 — hanno costretto gli avversari a battere in ritirata, abbandonando anche qui un largo bottino di armi e materiali: oltre cento automezzi, salmerie e perfino — si dice — le cucine da campo.

Il successo finlandese sembra che sia stato raggiunto mediante l'aggiramento di una divisione sovietica, che sarebbe stata annientata a nord della strada Kemijervi-Kuolajervi.

Un'altra forte puntata avevano diretto i Russi contro la frontiera orientale finnica, in direzione di Suomissalmi, ma anche qui — e prima ancora che sul fronte di Salla — le forze russe sono state arrestate prima e quindi contrattaccate e respinte. Si era detto, anzi, che due reggimenti russi fossero venuti a trovarsi in una situazione estremamente difficile, così da doversene prevedere la resa a brevissima scadenza; e benchè le notizie, in proposito, siano tuttora incerte e contradittorie, tuttavia non pochi corrispondenti di guerra hanno confermato la voce, e qualcuno, anzi, ha affermato che la resa è già avvenuta.

Comunque, questo è certo: che il tentativo russo di manovra dalla frontiera orientale, per cercare di dividere la Finlandia in due tronconi, si può considerare completamente fallito.

* * *

Rimane il settore dell'istmo: il più importante e delicato, indubbiamente, perchè da quella parte si apre l'accesso alla parte più popolare, ricca, operosa della Finlandia. Della cosiddetta linea Mannerheim, i Russi hanno tentato di aver ragione — come è noto — sia attaccandola frontalmente fin dall'inizio delle ostilità, sia tentando di aggirarla da nord, dalla zona del lago Lagoda. Questo ultimo tentativo non ha avuto successo, perchè il Comando Finlandese ha prontamente

**LE CONDIZIONI DI LUCE IN FINLANDI[A]**

**Le carte mostrano la differenza tra la durata del giorno a misura che ci si sposta da Sud a Nord. Il giorno è già estremamente breve a sud, poichè non dura a Helsinki ch[e] 5 ore e mezzo di fronte a una notte di 18 ore e mezzo.**

opposto ad esso una efficace parata. Più risoluti, insistenti, quasi rabbiosi si son fatti, quindi, gli attacchi frontali, nei quali i Russi hanno fatto intervenire una massa sempre più ingente di artiglieria pesante. Evidentemente, i Russi, hanno incominciato finalmente a comprendere l'errore, in cui fin qui si erano ostinati, di voler espugnare un sistema fortificato col solo impiego di unità meccaniche, le quali, per giunta, non trovano colà neppure il terreno per esse più adatto. I ripetuti scacchi dovuti a questa erronea concezione li ha indotti, alfine, a comprendere la necessità di ottenere, in primo luogo, un logorìo, almeno parziale, delle opere di difesa, mediante l'azione di artiglieria, prima di lanciare l'assalto.

Ma l'artiglieria, specialmente quella pesante, sembra essere il punto più debole dell'organismo militare russo, anche perchè i dirigenti rossi si dice che riserbino predilezione ed entusiasmo soprattutto per le armi di più recente invenzione.

Data l'insufficiente preparazione di artiglieria davanti alla linea fortificata dell'istmo, i Russi avrebbero toccato perdite molto rilevanti, e da parte russa stessa sarebbe stato ammesso che le operazioni finora svoltesi in Finlandia sarebbero costate oltre 30.000 uomini, 200 carri armati, varie centinaia di mitragliatrici ed una sessantina di aeroplani.

Un comunicato dello Stato Maggiore russo, poi, ha cercato di giustificare, in qualche modo l'insuccesso innegabile, con gli ostacoli naturali, l'inclemenza della stagione, l'esistenza di numerose linee fortificate. Dopo aver affermato che da quattro anni in qua la Finlandia avrebbe messo a punto le sue fortificazioni, in relazione a «propositi aggressivi contro la Russia, mercè l'aiuto di tre grandi potenze» (!) il comunicato sovietico così prosegue: «Grazie alla potenza difensiva di questo sistema di fortificazioni, specialmente nell'istmo della Carelia, rinforzato dalle condizioni naturali del terreno, la Finlandia dispone di un sistema difensivo non meno formidabile delle fortificazioni che difendono la frontiera francese. Anche per questo, la Russia non ha mai pensato di poter vincere la guerra in Finlandia in una settimana».

Tentativi evidenti, queste dichiarazioni, di giustificare un completo insuccesso, in conseguenza del quale sarebbe stata disposta una larga serie di «siluramenti», che non risparmierebbe neppure lo stesso generale Meretzoff, Comandante in capo delle forze russe in Finlandia. Si aggiunge, infine, che a Mosca si penserebbe, addirittura, di sospendere le operazioni fino al ritorno della primavera.

Una visione di neve fra le foreste finlandesi (Foto Bruni).

Se così sarà, tanto meglio: fino alla primavera tante cose possono accadere. E potrebbe anche darsi che le potenze occidentali e gli Stati scandinavi non lasciassero impunemente compiersi il sacrifizio della Finlandia. Ad ogni modo, l'esercito ed il popolo finlandese, resistendo coraggiosamente e vittoriosamente all'aggressione di uno Stato che, secondo quanto ebbe ad affermare il maresciallo Voroscìloff, può mettere in campo 15 milioni di uomini, avranno scritto una pagina di storia che non può morire.

**AMEDEO TOSTI**

**NELLE DIVERSE ORE DI UNA GIORNATA.**

**Poi, a poco a poco, regolarmente, l'oscurità aumenta e, a partire dal Circolo Polare, l'assenza di luce diviene assolutamente totale.**

**A nord del Baltico, la notte dura sei mesi in inverno; il giorno sei mesi in estate: sono quelle che si chiamano le "notti bianche".**

# Calendario degli avvenimenti

**Lunedì 18** *Attività politica e diplomatica.* Il discorso del Ministro Ciano continua a suscitare larga eco di commenti nella stampa internazionale.

*Attività militare.* In Finlandia le truppe russe sferrano violenti attacchi allo scopo di forzare la linea Mannerheim.

Sul fronte occidentale duelli di grossi calibri fra la Mosella e la Sarre.

L'aviazione britannica compie un'incursione aerea contro le coste germaniche del Mare del Nord. Secondo informazioni tedesche 34 apparecchi britannici sono stati abbattuti nella battaglia svoltasi a nord di Helgoland. Secondo informazioni inglesi il numero di bombardieri britannici perduti sarebbero di 7, contro 12 caccia germanici.

Continua l'impressione suscitata dall'affondamento della Corazzata tedesca *Admiral Graf Spee.* Il Comandante e gli ufficiali approdano a Buenos Aires e sono internati. Il Governo germanico presenta una protesta al Governo uruguajano, che, cedendo a pressioni inglesi, non avrebbero concesso alla nave avariata il tempo necessario alle riparazioni.

L'Ammiragliato britannico annuncia che il sommergibile *Ursula* ha affondato alla foce dell'Elba un incrociatore germanico della classe Koeln.

Aerei germanici affondano il guardacoste *Newchoice,* le dragamine *Evelina, Sedgefly* e *Pearl.*

Per urto contro mine affondano le navi norvegesi *Strindheim* di 460 tonn., e *Glittrefjaelt,* di 2400 tonn., il vapore finlandese *Capella,* di 1280 tonn.

**Martedì 19** *Attività politica e diplomatica.* A seguito della battaglia navale anglo-tedesca di Rio de la Plata, gli Stati americani iniziano discussioni circa il rispetto della « *zona di sicurezza* » da parte delle flotte belligeranti.

A Parigi Chamberlain e Halifax hanno un colloquio con Daladier, assistito dal generalissimo Gamelin e dall'ammiraglio Darlan, durante il quale sono prese le misure necessarie « *per rinforzare i mezzi d'azione di cui dispone la collaborazione franco-britannica, tanto sul piano diplomatico quanto sul piano militare* ».

*Attività militare.* In Finlandia gli attacchi sferrati dalle truppe russe sono ovunque respinti: 4 apparecchi russi sono abbattuti.

Sul fronte occidentale minima attività di pattuglie e di artiglieria.

Il transatlantico tedesco *Columbus,* di 32565 tonn., è affondato dall'equipaggio, per sfuggire alla cattura da parte di una nave da guerra britannica, a 300 miglia dal capo Hewty (S.U.A.).

**Mercoledì 20** *Attività politica e diplomatica.* A Parigi continua la lotta contro il comunismo e si accentua la tendenza a compiere azioni di guerra.

A Londra va modificandosi l'atteggiamento politico nei riguardi della Russia e si prevede la possibilità di fornire aiuti alla Finlandia. Si sorveglia, anche con viva attenzione lo scacchiere balcanico.

A Cabul il Consiglio dei Ministri dell'Afganistan ha decretata la mobilitazione generale, e ha deciso di intensificare i rapporti con la Turchia, l'Irak e l'Iran, firmatari del Patto di Saadabad, per l'applicazione delle clausole relative alla difesa contro la Russia.

*Attività militare.* In Finlandia le truppe sovietiche subiscono un grave scacco a nord del lago Ladoga.

Sul fronte occidentale azioni di pattuglie e di artiglieria.

L'aviazione germanica compie voli di ricognizione sul mare del Nord.

Il Comandante della corazzata germanica *Admiral Graf Spee,* si uccide a Buenos Aires, dopo aver preso congedo dai suoi uomini. La stampa internazionale tributa un omaggio alla memoria dell'eroico ufficiale.

Sulle coste della Scozia affondano i due piroscafi danesi *Bogo* e *Lytte.*

**Giovedì 21** *Attività politica e diplomatica.* I Sovrani d'Italia visitano il Sommo Pontefice. Nel prendere commiato dai Sovrani, Pio XII esprime il Suo gradimento per la visita, concludendo con queste parole:

*Possa la onnipotente mano di Dio guidare le sorti del Popolo italiano, a Noi così vicino e così caro, e le decisioni dei suoi Reggitori, in guisa che gli sia dato di servire in previdente vigilanza e in conciliante saggezza, non solo alla sua pace interna ed esterna, ma anche al ristabilimento di una onorevole e durevole pace tra i popoli.*

Il Governo francese pubblica un Libro Giallo, contenente 370 documenti diplomatici sulle relazioni franco-tedesche e sugli avvenimenti che dal settembre 1938 al settembre 1939 hanno originato la guerra. In particolare rilievo è posta l'azione diplomatica del Governo fascista.

A Parigi Daladier riceve l'ambasciatore d'Italia Guariglia.

Hitler invia un telegramma a Stalin, in occasione del suo sessantesimo compleanno, sottolineando la stretta collaborazione russo-tedesca.

*Attività militare.* In Finlandia il piano d'attacco russo è completamente fallito.

Sul fronte occidentale attività di pattuglie e di artiglieria.

Battaglia aerea anglo-tedesca al largo delle coste norvegesi.

Il piroscafo italiano *Comitas,* di 5245 tonnellate, urta contro una mina nelle acque territoriali olandesi del mare del nord e si arena sulla costa.

Il piroscafo norvegese *Adolf Bratt,* di 1325 tonnellate, affonda per urto contro mina, presso l'isola di Terschelling. La nave svedese *Vega* affonda per urto contro mina al largo della costa olandese.

**Venerdì 22** *Attività politica e diplomatica.* La Camera francese, dopo un discorso di Daladier, vota all'unanimità i crediti militari, per 55 miliardi di franchi di pagamenti e 255 miliardi di impegni presi.

A Berlino Goebbels pronuncia un discorso politico alla presenza dei rappresentanti dei gruppi etnici del Baltico e della Volinia e dei profughi della Sarre.

La notizia della mobilitazione generale nell'Afganistan, data dai giornali il 20, è formalmente smentita; il provvedimento si limiterebbe al rafforzamento delle guarnigioni di frontiera. Si conferma invece la prossima riunione degli Stati firmatari del Patto di Saadabad.

*Attività militare.* In Finlandia l'esercito finlandese passa al contrattacco in diversi settori. I russi si ritirano intorno a Petsamo e nella regione di Taifel.

Sul fronte occidentale nessuna notevole operazione.

L'aviazione germanica compie voli di ricognizione sulla frontiera del nord e sull'Inghilterra meridionale.

**Sabato 23** *Attività politica e diplomatica.* E' pubblicata la nota concertata tra le ventuno repubbliche americane per ribadire la dichiarazione di neutralità e l'istituzione della zona di sicurezza stabilita dalla Conferenza di Panama. La nota, rimessa ai rappresentanti della Gran Bretagna, della Francia e della Germania, precisa che d'ora innanzi le navi dei belligeranti che compiranno atti di guerra entro la zona di sicurezza, non potranno ottenere nei porti americani, nè rifornimenti nè riparazioni dei danni subiti.

Il presidente Roosevelt nomina Miron Taylor a suo ambasciatore personale presso la Santa Sede per la durata della guerra, allo scopo di coordinare le azioni parallele della chiesa cattolica e sue in favore della pace. L'invio di Taylor a Roma non significa la ripresa dei rapporti diplomatici fra gli Stati Uniti e la Santa Sede.

A Berlino la *Corrispondenza politica e diplomatica* pubblica due note ufficiose, la prima delle quali si riferisce al patto concluso dalla Turchia con le Potenze occidentali; l'altra commenta il Libro giallo francese.

Daladier riferisce al Consiglio dei Ministri francesi sulla situazione politica, diplomatica e militare. La stampa francese prospetta l'urgenza di soccorrere validamente la Finlandia.

*Attività militare.* In Finlandia ha inizio una disordinata ritirata delle truppe russe in diversi settori. Truppe finlandesi occupano Aglayervi.

Sul fronte occidentale nessun avvenimento importante nel corso della giornata.

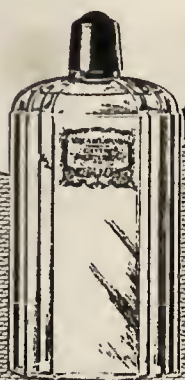
Una squadriglia di tre aeroplani britannici, in volo di ricognizione sulla base navale di Helgoland è attaccata da caccia tedeschi. Due apparecchi tedeschi e uno britannico cadono in fiamme sul mare.

**Domenica 24** *Attività politica e diplomatica.* Da Roma si comunica ufficialmente che S. S. Pio XII si recherà al Reale Palazzo del Quirinale per restituire la visita a S. M. Vittorio Emanuele III, Re d'Italia e d'Albania, Imperatore d'Etiopia, e a S. M. la Regina Imperatrice il giorno 28 alle ore 10,30.

(*Le altre informazioni relative alla giornata di domenica saranno pubblicate nel prossimo numero*).

**Direttore Responsabile: Renato Caniglia**

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tumminelli e C.
Città Universitaria - Roma

**Un posto inglese della difesa antiaerea** (Foto Bruni)

# *Un mazzo di fiori di lavanda in ogni goccia*

Con l'Acqua di Lavanda Coty, voi portate nella vostra casa la gentile soavità dei fiori di lavanda fioriti sulle Alpi.
Più fresca e più odorosa, l'Acqua di Lavanda Coty è diversa da ogni altra. Ne bastano poche gocce per dare alla vostra persona un senso di freschezza e un fine profumo che dura a lungo, soave e gradito.

ACQUA DI LAVANDA

## COTY

*diversa da ogni altra*

**S. A. I. COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO**

# VOGATORE GLADIATOR

**BREVETTATO**

CON TIRANTI D'ACCIAIO REGOLABILI PER TUTTE LE FORZE

**L. 200,-**

In tubi d'acciaio cromato - completamente smontabile. **TRE** esercizi base: **VOGA,** col vantaggio di portare le braccia in qualunque direzione. - **ESTENSORE DORSALE** per armonizzare quei muscoli che lavorano meno nell'esercizio della voga. - **GINNASTICA FUNZIONALE DELLE DITA E DEI POLSI** mediante il rullo di gomma anteriore

**CHIEDETECI OPUSCOLO GRATIS - PRODOTTI SPORTIVI FN. - REP. B**

**VIALE MONTE GRAPPA 6 A - MILANO - TELEFONO 66.865**

SERVIZIO POSTALE SETTIMANALE CON L'AMERICA LATINA